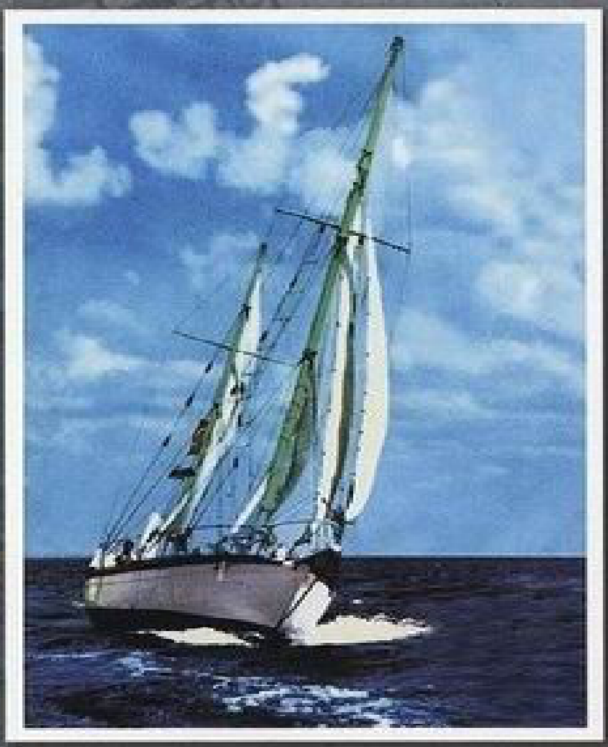
Sadun Boro

Pupa Yelken

Kismet'in Dünya Seyahati



~~~
~~~

35 Yıl Sonra...

Otuz beş yıl gibi uzun bir aradan sonra “Pupa Yelken”in ikinci baskısını hazırlarken, o günü yaşamamış okurlarımız için seyahatimizin basında ve toplumumuzdaki yankısından, amatör denizciliğimize etkisinden biraz bahsetmek istedim. Ayrıca kitabın arkasındaki “Geçen Yıllar” bölümünde o günlerden bu yana hem bizim hayat hikayemizi, hem de süratle gelişen teknolojinin ve değişen yaşam koşullarının uzun deniz yolculuklarını nasıl etkilediğini ve bu gelişmenin neler getirip neler götürdüğünü bulabilirsiniz.

Kitabın birinci baskısı o zamanın en modern Vebofset baskı tekniği ile Günaydın gazetesinin matbaasında gazete kağıdına basılmıştı. Yeni baskısı günümüz dijital ortamında gelişmiş teknikle yapıldı. İçeriğinde hiçbir değişiklik olmadı. Arka sayfalarındaki ilanların yerine yolculukla ilgili gazetelerde çıkan haber ve röportajları koyduk. Bazı önemli gazete küpürlerini o günleri yaşamayan gençlere göstermek istedik.

Seyahat ettiğimiz altmışlı yıllarda Türkiye’de hayat şartları bugünkünden çok daha farklı ve sakindi. Her ne kadar ithalat kısıtlı, vitrinlerde yabancı mal fazla yoktuysa da, enflasyon da yok gibi bir şeydi. İşsizlik, pahalılık, geçim sıkıntısı bugünkü boyutlara hiç ulaşmamıştı. Gerek içerde, gerek dışarda siyasi çalkantılar yaşanmıyor, komşularımızla bir gerginlik yok, terör bilinmiyordu.

Televizyon henüz Türkiye’ye gelmemiş, yegâne iletişim aracı TRT’nin orta ve uzun dalgadan yaptığı iki yayım ve üç beş ciddi gazeteden ibaretti. Onlardan biri de Haldun Simavi’nin sahibi ve başında olduğu Hürriyet Gazetesi idi. Haldun Bey hem meraklı bir denizci, hem bizi yakınen tanıdığı için seyahat planımızla ilgilenmiş, kısıtlı da olsa yazı mukabili madden desteklemeyi kabul etmişti. Bununla ilgili yayının tüm sorumluluğunu bizzat gazetenin genel yayın yönetmeni ve aynı zamanda çok iyi ve bilgili bir denizci olan Necati Zincirkıran dostumuza bıraktı.

O zaman dünya seyahati yapmış tekne pek azdı. Hatta Akdeniz ve çoğu Avrupa ülkelerinden hiç yoktu. İlk Alman yatı bile daha yoldaydı. Bizde ise zaten sayıları mahdut olan yatların en uzun yolculukları Marmara Adaları’nı geçmez, Ege'ye ineni ise bir elin parmaklarını bile bulmazdı.

Böyle bir ortamda Necati Zincirkıran, yönettiği Hürriyet Gazetesinde

başından sonuna kadar üç yıl boyunca, yolculuğumuzu bütün ayrıntıları ile hem benim yolladığım yazıları, hem bizimle ilgili haberleri öyle yerinde, zamanında ve ustaca kullandı ki, bütün yurtta tahminlerin fevkinde bir alâka uyandırdı. Hatta gazetenin günlük baskısının o tarihlerde bir milyonu aştığı zamanlar oldu. Genci, ihtiyarı, şehirlisinden Anadolu'nun en ücra yerlerindeki hiç deniz görmemiş insanlara kadar herkes çok büyük bir ilgi ile, kendi içlerinden çıkmış iki kişinin bu yolculuğunu adım adım izledi.

Bu neşriyatın en önemli yanı ise, denizle hiçbir ilgisi olmayan insanlarımıza denizcilik tohumlarını aşılamış olmasıdır. Zaten "Pupa Yelken"i kaleme almamın esas gayesi gençlerimize, dünyanın en güzel kıyılarına sahip olan yurdumuzun insanlarına denizi sevdirmek, onlara engin ufuklara yelken açmayı özendirmek, teşvik etmekti.

O günden bu yana sayıları hiç de küçümsenmeyecek kadar çok insan "Pupa Yelken"den esinlenerek küçük veya büyük bir tekne sahibi oldu, denize adımını attı, ondan istifade etmeye çalıştı. Hatta bunlardan bazıları gönderinde veya gurcatasında ay-yıldızh bayrağı dalgalanan kendi yelkenlileri ile dünya seyahatlerini muvaffakiyetle tamamladı. Bugün daha birçokları dünyanın dört bir yanında dolaşıyor, yenileri çıkmaya hazırlanıyor. "Kısmet" ve "Pupa Yelken'in amatör denizciliğimizin yeşerip, gelişmesine bir nebze katkısı olduysa ne mutlu bizlere. Yavaş da olsa amacımıza ulaşmanın bahtiyarlığını yaşıyoruz.

Sadun Boro, 2003

Not: Kitabın içinde bazı şeylerin fiyatı o günkü doların Türk parası karşılığı olarak yazılmıştı. O yıllarda 1 dolar 960 kuruş, yani 10 lira bile değildi. Aynı zamanda hayat şartları bütün dünyada bugünden çok çok daha ucuzdu. O günden bu yana dolar bazında herşey, her yerde nerede ise 5 ila 10 misline yakın arttı. Mesela o zaman 10 liralık, yani 1 dolarlık bir mal bugün takriben 5 ila 10 dolara yakın oldu; bizim paramızla da 8 ila 15 milyonu buldu. Bugün için pek komik olan o rakkamları bu şekilde değerlendirmeniz daha doğru olur.

DENİZLER BENİ ÇAĞIRIYOR

1968 yılının 16 Haziran Pazar sabahı... Kayışdağı üzerinden yükselen güneş etrafı daha yeni yeni aydınlatıyor...

Üstü çiçek buketleriyle dolu kamaranın kenarına ilişmiş kahvemi yudumlarken, girdabına katıldığım rüya aleminden sıyrılmaya çalışıyorum. Hakikaten Caddebostan'da mıyız? Hakikaten Kısmet, yedi denizleri aşıp yine o eski demir yerinde böyle sakin mi yatıyor?... Yoksa, o uçsuz bucaksız ummanları aşarken gece dümen başında kurduğum hayal aleminde mi yaşıyorum?...

Sigaramın savrulan dumanı içinde kopuk kopuk sahneler canlanıyor... Bir teknenin omurgasının kızağa konuşu... Sevdiklerinden ayrılış... O sonsuz Okyanuslar, tayfunlar, fırtınalar... Asûde bir ada...

Hindistancevizi ağaçları altında çalman gitarla dans eden bronz renkli yerli kızları... Derken tamtamlar, yamyamlar, korsanlar, hastalık... Her an tabiatla pençeleşme... Hakikaten bu hayatı biz mi yaşadık?...

Kaportadan içeriye eğiliyorum. Oda ranzasında sakin sakin uyuyor, ayak ucuna Miço kıvrılmış... Demek üçümüz gene beraberiz...

Gözüme iskele ucunda asılmış bir bez dövizin üzerindeki yazılar takılıyor: “Kısmet Caddebostan’a hoş geldin”...

Demek ömür boyunca peşinden koştuğum yegâne gayem, gönderinde Ayyıldızlı kendi bayrağım dalgalanan kendi kotramla bir dünya seyahati yapmak emelim hakikat oldu...

Ey Büyük Allahım, Çok Şükür Sana!..

Bu Seyahate Neden Çıktım?

Bir çok defalar kendi kendime sormuş, düşünmüşümdür. Neden ben de herkes gibi karada yaşayacağıma denize kaçmış, onun meşakatli, ama o nispette de çekici cazibesine kendimi kaptırmışım...

İlk deniz maceramı, daha okula başlamadığım yıllarda, Erenköy’deki evimizden, annemden habersiz denize kaçışım ve dönüşte yediğim dayakla hâlâ hatırlarım... Galiba onun çekici cazibesi, daha çocuk benliğimde ilk tohumlarını o zamanlar bıraktı.

İlkokul sıralarında, altı arkadaş üçer lira verip, bir sandal almıştık. O kadar afacanın altında, tabii, yaz sonunu bulmadan sandal da parçalanmıştı.

Ortaokula geçtiğim yıl gene evden habersiz, bütün yıl biriktirdiğim harçlığımla, ilk sandalıma sahip olmuştum. Onunla iki yaz geçirdim. Uydurma yatak çarşafından yelkenini basıp, Caddebostan kıyılarında volta atardık...

Bundan sonra geçen her yıl, deniz merakı zincirine bir halka daha ilâve etti. Büyüdükçe yelken merakı da artıyor, artık sandal tatmin etmiyordu. Üç arkadaş, bir yıl elimize geçen bütün parayı biriktirip, Ayvansaray'dâ, yedi metrelik bir kabayole yaptırdık. İsmi de "Dilnişin"... Sürme pena yelkenli, yürük bir tekne idi. Onunla yıllarca Marmara'nın her türlü havasını yemiş, atlattığımız her fırtınadan sonra denize olan sevgimiz bir kat daha artmıştı. Okul sıralarından arta kalan bütün vaktimiz o teknenin içinde geçerdi.

Yıl 1948... Galatasaray bitmiş, bir meslek edinme, seçme zamanı gelmişti. Arzum "Deniz Ticaret"e girip kaptan olmaktı. Memur olmamak, daha serbest bir hayat yaşamak için mensucat mühendisliğine karar verdim. Kısmet işte, memuriyetten kaçarken öyle bir meslek seçmişim ki, ama devlet, ama tüccar fabrikasında, bu meslekte kaldığın müddetçe, ömrünün sonuna kadar memur olarak çalışacaksın.

Tahsil için İngiltere'ye gidiş... Sanayi şehri Manchester'de, denizden uzak, onun hasreti ile geçen yıllar... Masamın üzerinde meslek kitabından çok, uzun deniz seyahati yapanların kitapları yer alırdı. Uzun kış gecelerinde, kendimi o seyahat yapanların yerinde farz edip, Pasifik'in ıssız adalarını,sonsuz ummanlarda haftalarca, aylarca kara parçası görmeden geçen hayatlarını, tayfunları hayalimde onlarla beraber yaşardım...

1952 yılının ilk aylarında bir deniz mecmuasının arka sayfalarında çıkan bir ilânı belki binlerce kişi okuyup, geçti. Ama o küçük ilân ve neticesi, benim hayat yolumu değiştirmeye sebep oldu: "İngiltere'den Yeni Zelanda'ya gidecek 14 tonluk bir yelkenli teknede, üç mürettebata ihtiyaç vardır"... O yıl benim tahsilim de bitiyordu. Hemen müracaat ettim. Sahibini gidip, gördüm. Bir tesadüf, 220 müracaatçı içinden ben de "Ling" adlı yatın dört yolcusundan biri oldum. Bilâhare, diğer iki kişi de gezi başlangıcında vazgeçince, mal sahibi ile beraber, o yılın Temmuz ayında, İngiltere'nin Portsmouth limanından hareket ettik.

Hayatında ilk defa bir yelkenli tekne ile denize açılan 50 yaşlarındaki arkadaş bu maceraya babasından kalan mirasla atılmış. Ling ise 11 metre boyunda, balta baş, randa arma, eski tip fakat sağlam, taş gibi bir tekne. O navigasyon, ben de yelken işlerine bakardım. Gerçi benim yelken tecrübem, kabayolede Marmara sahilleri boyunca öğrendiğim kadar. Alışıncaya kadar bir hayli sıkıntılı günler geçti. Hele Biscay'a çıkınca yediğimiz fırtınayı hiç bir zaman unutamam. Korkmuş ve ümitsizliğe düşmüştüm. O anda beni bu fırtınanın içinden çekip kurtarsalardı, eminim bir daha adımımı denize atmazdım.

Ama değil mi ki o fırtınanın bütün meşakkatini çektikten sonra selâmete eriştik, o korku hissi, yerini denize karşı sonsuz bir sevgi ve hürmete bıraktı...

Ling ile İrlanda'ya çıkmış, oradan Portekiz, İspanya ve Tanca'ya uğrayıp, Kanarya Adaları'na inmiştik. Sonra Atlantik'i geçiş... Hiç kara görmeden, Karayip Adaları'ndan Barbados'a varana kadar yolculuğumuz tam 38 gün sürmüştü. Hey gidi o güzel günler. Yalnız mavi ufuk ve deniz ve üzerinde bir çift beyaz yelken...

Altı ay süren bu yolculuk her ne kadar Barbados'ta son bulmuşsa da, artık uzun deniz yolculuğunun kendine has doyulmaz zevkini almış, açık denizlerin esiri olmuştum...

Yurda dönmek için bindiğim uçak, Atlantik üzerinde uçarken, altımızda uzanan ulu denize bakmış ve kendi kendime ahdetmiştim: "Bir gün, gönderinde Ayyıldızlı kendi bayrağım dalgalanan kendi kotramla bu sulara döneceğim"... Bundan sonra hayatımda yegâne gaye olan bir dünya seyahati yapmak kararını, işte 1952 yılının o günü vermiştim...

Sonu Gelmeyen Bir Macera!

Kısmet'in omurgasını kızağa koymak kolay olmadı. Aradan tam on uzun yıl geçti.

Atlantik seyahatinden yurda döndükten sonra, muhtelif devlet fabrikalarında çalışıyor, ama bir türlü yeni teknemin inşası için lüzumlu parayı toplayamıyordum. Bu arada tekne yapmama yardım etmeleri için resmi ve hususi bir çok müesseseye müracaat ettim. Hiç biri böyle bir teşebbüse destek olmadı. Bizim emektar Dilnişin'i satıp, yerine 7,5 metrelik bir ufak kotra almış, Marmara ve Ege'de yazlarımı geçiriyordum.

1957 yılının bir yaz günü, İngiltere'den atılmış bir mektup aldım.

Bizim eski arkadaş Ling'in sahibinden. Emektar kotra Barbados'ta bir tayfunda parçalanmış. Kendisi evlenmiş ve karı koca İngiltere'ye gelip başka bir tekne almışlar. Daha ilk merhalede, kadın deniz hayatına dayanamayıp, ayrılmış. "Aman gel, beraber dünya seyahatına çıkalım" diyor.

Aldı beni bir düşünce. Nasıl gitmeli? İmdada Hürriyet Gazetesi yetişti. Bir kaç gün sonra, boynumda fotoğraf makinesi, elimde bir bez gemici torbası, Yeşilköy hava alanından İngiltere'ye hareket ettim.

Yeni alman teknenin yattığı Dover Limam'nda, dünya seyahatına çıkacak (!) meşhur tekneyi görünce başımdan aşağıya kaynar sular döküldü... Kırk küsur yaşındaki tekne, Marmara'nın içinde dahi dolaşamayacak kadar harap bir şey...

Niyeti de dünya seyahati değil, tekneyi Karayip Denizi'ne götürüp orada kiraya vermek. Bir sürü firmadan reklâm için öteberi toplamış. Şeker hastalarının kullandığı perhiz yiyecekleri, radyo-telefon ama onu çalıştıracak akü yok, kotrada çivi ve çekiç dahi yok. Kendisi ise artık tamamen bunamış. Daha yolculuğun ilk günlerimde teknenin dümeni kırıldı. Bir sürü maceradansonra Lizbon'a vardık. Karısı tekrar döndü. Tanca'ya gelince artık benim tahammülüm kalmadı ve ayrılıp yurda döndüm.

Yıllar sonra Kısmet'le çıktığımız bu dünya seyahatinde, Barbados'ta tesadüfen karısına rastlayınca feci akibetlerini öğrendim:

Tanca'dan Kanarya Adaları'na hareket etmişler. Üç dört gün sonra, fırtınalı bir havada tekne batmış, bir şans eseri, oradan geçmekte olan bir yolcu gemisi bunları son anda kurtarmış!...

Kısmet Kızağa Konuyor

Oda ile arkadaşlığımız 1958 yılına rastlar. Kendisi de Almanya'dan geleli daha birkaç ay olmuştu. Bugün Polonya sınırları içinde kalan Stettin'de doğmuş. Hakim olan babası harpte Sibirya'ya götürülünce, annesi ve üç küçük kardeşi ile Batı Almanya'ya kaçmışlar.

O sıralarda, emelime erişememe üzüntüsü ile içkiye fazla düşmüş, bir bunalım içersinde idim. Yaş ilerliyor, dünya seyahati fikri külleneceğine her gün biraz daha alevleniyordu. Hele o monoton, dört duvar arasında geçen iş hayatı...Cemiyetin türlü baskı ve boş ihtirasları...

Bendeki deniz hastalığını, seyahat gayemi en iyi anlayan Oda

olmuştur. Yeni tekne yaptıracak parayı temin için beni daima daha fazla çalışmaya teşvik ederdi.

1962 yılında, Tarsus'taki bir mensucat fabrikasında yüksek ücretli bir iş buldum ve İstanbul'u bırakıp gittim. Artık her şeyden elimi çekmiş, yeni kotramın inşası için, elime geçen her kuruşu biriktiriyordum.

1963 yılının yazında, Kısmet'in omurgası, Salacak'ta, Athar Beşpınar'ın atölyesinde kızağa kondu.

Kısmet, Amerikalı dizayner "Atkin"in bir plânıdır. Bu tiplere "Double-ender" yani (baş kıç bir) veya Norveç tipi derler. Eskiden Kuzey Denizi'nde, her türlü kötü hava şartları altında, bunları kılavuz teknesi olarak kullanırlarmış. Her ne kadar orsa seyrinde, modern teknelere nazaran biraz daha hantal ise de, pupa seyrinde (ki dünya seyahatinin % 80'i pupa seyridir) daha elverişli ve yolludur.

Boyu 10.30 m, eni 3.30, su çekimi 1.65 m.'dir. Plânı eldeki imkanlar ve maksatlar için bir miktar tadil ettik. Altında 3.5 ton maden ağırlık, sabit omurga vardır.

Bodoslamalar, ana omurga, çift basılmış istim eğrileri meşe; kaplama 33 mm çıralı çam, ana döşekler, güverte kemereleri dut ağacı, kamara yanları ve içi Afrika mavunu, güverte 3,5 cm kalınlıkta çamdan yapıldı. Arkada, kumanda için oturulan saç havuzun içine dolan su kendiliğinden dışarı, denize akar.

Dört basamaklı bir merdivenle inilen kamaranın hemen sancak kısmında, ufak bir kuzine bulunuyor. Buraya, dalgalı havada tencere kaymaması için etrafı demir çubukla çevrili bir bütan gazı ocağı, onun yanına da plâstikten bir bulaşık yıkama yeri ve biri tanktan tatlı su, diğeri de deniz suyu çeken iki tane tulumbalı musluk kondu. Bunların arka tarafına tabak, tencere ve kavanoz koymak için ufak bölmeler yapıldı. Kuzinenin altındaki büyük dolap da, konserve ve mutfak eşyası koymaya yarıyor.

Kuzinenin karşısında, benim navigasyon ve çalışma masam ve onun altında gene bir yiyecek dolabı. Kamaranın orta kısmında da, karşılıklı iki ranza. Sancak tarafındaki daha geniş, iki kişilik. Altında 125'şer litrelik, icabında birbirlerinden ayrılabilen iki tane galveniz su tankı. İskele tarafındaki tek kişilik yatağın altını, yol boyunca, bize en aşağı altı ay yetecek konserve ile dolduruyorduk. Her iki ranzanın üst yanlarında çamaşır dolapları, ayak uçlarında da mavun ağacından yapılmış birer geniş raf bulunuyor. Sancaktaki rafın üzerine seyir kitapları, iskeledekinin üzerine de kronometre, barograf ve yarı yolda

aldığımız transistörlü radyomuzu koyuyoruz. Rafların altında gündüzleri yorgan battaniye duruyor. İskele tarafındaki dolabın üst kısmı açık, orası da seyahatte kullanacağımız kitaplarla dolu kütüphanemiz.

Yataklardan sonra başa doğru, bir tarafta kapalı tuvalet yeri, karşısında gardrop ve yanında çekmeceler. Paramız yetmediği için tuvalet koyamadık ve o bölmeyi yedek yelken deposu olarak kullandık. Baş tarafta iki ranza, altı ve üstü yolda lüzumlu malzeme, takım, halat ve boya gibi şeylerle dolu. Aynı zamanda burası benim tamirhanem de.

Kıç taraftaki makine dairesine merdivenin altındaki bir kapıdan giriliyor. Nispeten ucuza temin ettiğimiz için, 1200 devirde 20 beygir gücünde, bire iki rediksiyonlu, Alsa Craig marka ağır bir dizel makine koymak zorunda kaldık.

Aldığımız zaman, yalnız kolla çalışabilen makinayı çalıştırmak çok zor oluyordu. Hareketimizden birkaç hafta önce, motorcu Vasil Usta elektrikli marş donanımı koydu ve o sayede yol boyunca çok rahat ettik. Makinenin her iki tarafındaki cem'an 400 litrelik iki mazot tankı, sakin havada yarım yol hızla, Kısmet'i 600 mil götürmeye kafi gelir. Gene kıç altında, 100 litrelik bir yedek su deposu, iki tane 110 amperlik aküden başka yüzlerce deniz haritası ve kenarlarda, içi ağızlarına kadar malzeme ile dolu dolaplar var.

Uzun deniz yolculuklarında, teknenin içindeki her karış yerden azami istifade etmek ve her şey için hususi yer yapmak çok elzemdir. Maateessüf maddi imkânlarımız, kamarayı istediğimiz gibi düzenlemeye yetmedi. Bu yüzden de yol boyunca çok sıkıntı çektik.

Kısmet'in donanımı "Keç" armadır. Başta kısa bir baston ve üstünde flok, sonra trinket, ana yelken ve arka direkte bocurum bulunur. Orijinal plânında yelkenler randa idi. Bilhassa az mürettebatla kullanılması daha basit olduğundan, biz bunu markoniye tadil ettik. Teknedeki bütün donanım akşamını, baştaki ırgattan dümenin iğneciğine, makaralara varana kadar hepsini, çalıştığım fabrikanın atölyesinde yaptık.

Gene bu fabrikada, yelken bezleri de, istediğim nitelikte hususi olarak dokundu.

Tarsus'ta çalışırken iki ayda bir İstanbul'a geliyor, bizi hayal âlemimize kavuşturacak Kısmet'imizin inşasını her seferinde biraz daha ilerlemiş buluyordum. Athar Beşpınar'ın titiz nezaretinde, en

mahir ustalar emek verdi.

O yıl, hayatımda dönüm noktası teşkil edecek bir hadise daha oldu. O zamana kadar bu seyahate yalnız başıma çıkmak fikrinde idim. Oda ile uzun arkadaşlığımız sırasında anladım ki bana tam bir yol arkadaşı olabilir. Kendisi de seve seve benimle gelmek arzusunda. Bir gün gazetelerde çıkan

"Daha 36. sonbaharında, iki başlı, dört ayaklı olmaya nihayet rıza gösteren Sadun Boro'nun Kadıköy Evlendirme dairesinde 24 Şubat Pazartesi günü saat 16.30 da yapılacak hazin nikâh törenine cümle dost ve dindaşları davet olunur. Not: Vasiyeti üzerine çelenk yerine kotra malzemesi yollanması vaciptir."

ilânı ile evlendik... Gelen düğün hediyeleri de hep kotra levazımı: Sekstant, kronometre, boya, fırça, bir de çocuk oturağı!...

Yol Hazırlığı

İki yıl Tarsus'ta, denizden çıkmış balık hayatı, nihayet teknenin ahşap kısmının bitmesi ile son buldu.

17 Temmuz 1964. O gün limandan gelen koca bir vinç, Kısmet'i Salacak'taki sandal mendireği içinden kaldırıp ta Marmara'nın mavi sularına bırakırken, iki kişi sevinç ve heyecandan gözyaşlarını tutamıyordu...

O gece pılımızı, pırtımızı toplayıp yeni evimize göçtük. Daha ne güverte kalafatlanmış, ne kamara üstü boyanmış, ertesi sabah yağan muzip bir yaz yağmurunda her taraf akarken, Oda'nın şilte ve çamaşırları kamaranın ortasına yığıp da üstünde şemsiye ile oturuşu, hâlâ gözümün önündedir...

Bir yıl sürdü teknenin donatılması. Sabah karanlığından gece yarılarına kadar esirler gibi çalışma... Para bitmiş, artık satılacak bir şeyimiz de kalmamıştı. Benim eski kotra, Oda'nın çeyizleri, evdeki eşyalar, ne var ne yok çoktan satılmıştı. Hatta 13 yıllık emekli maaşımı bile yakıp, geri almıştım... Ama Allah, ev kuran gibi tekne yaptıranı da kolluyor. Ben gene Sümerbank fabrikasına girmiş, Oda da Alman Ana Okulunda öğretmenlik yapıyordu. Her ne kadar giden göl ise de, buralardan da bir şeyler damlıyor, arkadaşlar ellerinden geldiği kadar eksiklerimizi tamamlamaya çalışıyorlar.

Yaz sonuna doğru direkler takıldı, motor kondu. Hem kendimizi önümüzdeki meşakkatli yolculuğa alıştırmak, hem de eksikliklerimizi

yaza kadar tamamlayabilmek için, kışı Büyükdere'de Gemi Kurtarma istasyonunun yanında geçirdik. Kamaranın üzerinde bir karış kar, içeride ısıtma teşkilâtımız yok, hararet ancak üç-dört derece... Nezleye karşı her sabah denize girerdim. Lâpa lâpa kar yağdığı bir sabah, denize atlarken, yandaki balıkçıların birbirlerine, haklı olarak: "A... a... şu deliye bak" deyişleri hâlâ kulaklarımda çınlar. Zaten üst baş daima boya ve yağ içinde, tanımayanlar hiç bir zaman teknenin sahibi olduğumu akıllarından bile geçirmezlerdi. Oda'ya kaptandan memnun olup olmadığını; benden ise kaç lira aylıkla gemicilik yaptığımı soranların haddi hesabı mı vardı?...

Sıra yelkenlere geldi. Çocukluk arkadaşım Cafer Seyfioğlu biçti, Oda da onun makinesinde akşamları dikti. İki takım yelken yaptık. Ayrıca, Okyanusları geçerken pupa seyrinde kullanılacak ikiz yelkenler, fırtına yelkenleri, cem'an 12 parça yelken dikildi. Bunlarda, pamuktan dokunmuş bez, naylon dikiş ipliği ve naylon gradin halatları kullandık.

Artık 1965 yazı gelmiş, eksikler de yavaş yavaş tamamlanır gibi olmuştu. Yola çıkmadan evvel apandisitlerimizi aldırmayı çok arzu etmiş, ama bunun için bir türlü vakit ayıramamıştık. O iş de bir emri vaki ile kendiliğinden halloldu. Mayıs ayının son günleri, akşama kadar direk tepesinde boya yapmıştım. Gece yarısı, ani bir sancı ile apar topar hastaneye gidip, ameliyat masasına yattım. Meğer sabaha kadar dahi dayanamayacak bir akut apandisit imiş. Bunun üzerine, ben iyileşince, Oda da apandisitini aldırttı. Dişlerimiz kontrolden geçti.

Temmuz ayında tekne son defa karaya çekilip, baştan aşağı boyandı, elden geçti... Kısmet yola çıkacak hale geldiği zaman, artık cebimizde de Ada'ya dahi gidecek paramız kalmamıştı. Kısmet'in inşasına başlarken Hürriyet Gazetesi'ne müracaat etmiştim. Eğer tekneyi kendi imkânlarımızla bitirip hazır edersem, yazı mukabili, seyahatin mali kısmını deruhte edeceklerine dair bana söz vermişlerdi. Nitekim sözlerinde durdular ve üç yıl sürecek yolculuğumuzun masrafını üzerlerine aldılar.

Artık Ağustos gelmiş, pasaportlarımız çıkartılmış, iş kumanyaya kalmıştı. Bir kaç tanınmış firma, reklâm mukabili sebze, meyve, reçel konservesi, süt tozu, çorba, zeytinyağı verdi. Bize bir yıldan uzun dayanacak bu kadar yiyeceği yedek tekne malzemesinden sonra, 10.5 metrelik yuvamıza yerleştirmek bir mesele oldu. Hele "deli pösteki sayar gibi" yüzlerce konserve kutusunu, paslanmaması için teker-teker sıcak parafin ve balmumu banyosuna daldırmak günlerimizi aldı...

Ayrılış günleri yaklaştıkça, heyecanımız da son haddine ulaştı. Böyle bir yolculuğun karar verip de demir alıncaya kadar geçen hazırlık devresi ne zordur.

Alınacak malzeme listesinin bir türlü sonu gelmiyor. Herşeyi, her ihtimali düşünmek, lüzumlu malzeme ve tedbiri almak lâzım. Tekne, arma, motor için elzem yedek parçadan tutun da, denizde âni hastalıklarda kullanılacak türlü ilâç ve vitaminlere kadar bin bir şeyi düşünmek, almak ve yerli yerine koymak; hele bunları bizim gibi gayet mahdut imkânlarla yapmak zorunda kalmıyorsa, tahmin edilemiyecek kadar zor ve zaman alan bir mesele.

Böylesine uzun bir yolculuğun en zor kısmı manevi tarafıdır. Memleketine, sevdiklerine, belki bir daha görmemek üzere veda etmek... Velhasıl, bu yaşa kadar süre gelmiş her türlü bağları bir makasla kesip atmak... Yıllarca hazırlanmış nice seyahatler, işte bu son anların zorluğundan suya düşmüştür. İnsan bu zamanda bambaşka bir haleti ruhiye içine giriyor. Bir yandan ömür boyunca ardından koştuğun bir emele kavuşmanın verdiği sevinç, bir yandan ayrılık ve önünde uzanan zorlukların, Okyanuslar, fırtınalar, tayfunlar, hastalıklar, kısacası yüce tabiatın insana verdiği bir iç ürpertisi...

VİRA BİSMİLLAH!

22 Ağustos 1965... Hafif yağmur çiseliyor... Puslu bir Pazar sabahının erken saatleri. Israrlarıma rağmen Caddebostan iskelesine inmiş anneme, tekneleriyle gelen birkaç yakın arkadaşa son defa veda ettikten sonra. “Vira Bismillah...”

O ânı, yaşadığım müddetçe unutmama imkân var mı? Hafif poyrazın önünde Kısmet pupa yelken yol alırken, kamaranın kenarına ilişmiş, son defa yaşlı gözlerle arkaya bakıyorum... Önce Caddebostan, sonra Fenerbahçe ve yavaş yavaş İstanbul,o âşinâ siluetler artık seçilmez oldu. Acaba bir daha buraları görmek, gene bu sulara dönmek bir gün kısmet olacak mı?...

Ereğli, Şarköy, Gelibolu’da geceleri demirleyip, son günlerin yorgunluğunu üstümüzden atmaya çalışıyoruz. Çarşamba günü vardığımız Çanakkale’de, gümrük, pasaport muameleleri birkaç saatte tamamlandı. O akşam, sahil boyundaki gazinolardan birinde oturup vatanda son yemeğimizi yerken pek konuşmadık. İkimiz de düşünceli, atıldığımız bu maceranın ciddiyeti, ağırlığı altında ezildiğimizi hissediyoruz...

Türlü kâbuslarla sabahı zor edip, erkenden Çanakkale’den ayrıldık. Kuvvetli akıntı ve poyraz önünde Kısmet, Marmara’dan ayrılıp Akdeniz’in kendine has mavi suları ile kucaklaştı. O geceyi Babakale’de geçirdik. 27 Ağustos Cuma sabahı kuvvetli bir yıldız rüzgârı ile yelkenlerimiz dolmuş, yeni ufuklara doğru koşarken, son vatan toprağı, Babakale üstündeki dumanlı dağlar da arkamızda ağır ağır gözden kayboluyor... Rotamız Doro Boğazı... O günü tekne Akdeniz’de ilk kuvvetli havayı yiyor. Ama pupadan, kolayına geldiği için fazla hırpalanmadan sür’atle yol alıyoruz. Ranzanınyanındaki yalpalıklar daha takılmamıştı. Gece teknenin bir yalpasında, Oda altındaki şilte ile beraber yere düştü...

Hava aydınlanırken Andros ve Euripo Adaları arasında uzanan Doro Boğazı’na girdik. Açığımızdan İskenderun yolcu gemisi geçiyor. Sabahın bu erken saatinde, içindeki yolcular daha sıcak yataklarından kalkmamışlardır bile... Öğleye doğru Euripo Adası’nın güneybatısındaki Karistou kasabası önünde demirledik. Giriş muamelesini yapacak memur yok diye, karaya çıkmamıza müsaade etmediler.

Kısmet Kayalara Bindiriyor

Ertesi sabah erkenden Karistou'dan ayrıldık. Akşam üstü Pire şehri önümüzde şekillenmeye başladı. Hava güzel, rüzgâr kalmış, motorla sahile yakın yol alıyoruz. Oda kamarada çay hazırlarken ben de dümende keyifle sigaramı tellendiriyorum. Birden önümüzdeki suyun rengi değişti, sığlıklar. Hemen teknenin başını denize çevirip motoru boşa aldım. Bir kayaya tekne dokundu, kurtuldu. İkincisinin ise, üzerinde kaldı. Atlayıp, daldım. Bir yassı kayanın üstüne, Kısmet omurganın baş tarafından hafif oturmuş. Oda yukarıdan gönderle dayanırken, ben de denizden omuz veriyorum, makine tam yol tornistanda çalışıyor. Ama nafile, kurtaramıyoruz. Altından geçen her ölü dalga ile tekne kalkıp kayaya vurdukça bizim de ömrümüzü törpülüyor... Yanımızdan geçen motorlu bir sandala ip verdik. Onlar kıçtan asılırken, ben de sudan yardım ediyorum. Nihayet tekne kayadan sıyrıldı. Dalıp altını gözden geçirdim, herhangi bir hasar olmamış. Ama bizde de can bırakmadı.

Önce çok üzüldük, ama üzerinden zaman geçince bir bakıma da memnun olduk. Yolculuğumuzun daha bu ilk merhalesinde, bizim için büyük bir ders oldu. Şu deniz öyle haşin bir sevgilidir ki, bir an ihmal ve hürmette kusur ettin mi, hemen şamarını suratında buluyor insan...

Pire'de üç gün kalıp, biraz yorgunluk çıkardık, etrafı gezdik. Tekneyi kurtarırken bastığım kayanın üstü deniz kestanesi ile doluymuş. O zaman farkına varmamıştım, fakat sonradan oyunu çıktı... Bütün ayağımın altı simsiyah dikenle dolmuş. Hastaneye gittim. Doktor "Hangi birini çıkartayım" diye güldü. Bir ay bu ağrı devam etti, rahat yürüyemedim. Zamanla dikenler apse yapıp, kendiliğinden çıktı. Uzun zaman sonra, Pasifik'te, yerlilerin deniz kestanesine karşı bir tedavi usulünü öğrendik. Batan dikenleri taş gibi sert bir cisimle dövünce, diken içeriye işlemeyip çabucak iyileşiyor.

1 Eylül Çarşamba sabahı, her millete mensup kocaman yatların arasında, ufacık Kısmet'in kaybolduğu Pire'nin Paşa Limanı'ndan hareket ettik. Hafif rüzgârlarla aynı günün gecesi Korent Kanalı önüne varıp, demirledik. Şafakla beraber kılavuz motoru geldi ve kanaldan geçiş için lüzumlu muameleyi tamamladı. Takriben 50 lira (5 USD) kadar bir ücret ödedikten sonra, motorla, iki tarafında dik yamaçların yükseldiği kanala girdik. Üç mil uzunluğunda, 50 metre genişliğindeki Korent Kanalı, Yunanistan'ı Mora Yarımadasından ayırır. Adriyatik'e çıkacak gemiler için bu yol, Mora'nın güneyinden dolaşmaktan 150 mil kadar daha kısadır.

Kanalın diğer tarafındaki büyük Korent Körfezi'ne çıkınca yelkenlerimizi bastık. Hava açık, hafif rüzgâr motora yardımcı oluyor. Gün batarken körfezdeki küçük Trizonya Adası'nın arkasında, aynı isimdeki 25-30 hanelik ufak köyün önünde kaldık. Mehtap yeni büyümüş, aksi adanın dibine vuruyor. Sabah, deli bir poyrazın önünde Korent Körfezi çabucak arkamızda kaldı. Cuma gecesini geçirdiğimiz İthaka Adası'nın limanı Vathi, içerilere doğru kıvrılarak giren dar bir boğazın nihayetinde şirin bir kasaba. Zeytin ağaçları, set set bağlıklar, birkaç eski yel değirmeni kasabanın etrafını çeviren tepeleri süslüyor. Eski mitolojide, İthaka'nın ismi Odesüs'ün adası olarak geçer.

İtalya Sahilleri

Hafta sonunda, kuzeydeki Levkas Adası ile sahili ayıran bataklıklar arasındaki dar kanaldan geçip, Adriyatik denizine yol verdik. Sancak tarafımızda meşhur Preveze şehri uzanıyor. Şimdi üzerinden geçtiğimiz bu sularda, Barbaros ve O'nun yiğit leventleri, koca Haçlı donanmasını perişan etmişti. Şehitlerimizin aziz ruhlarını bayrakla selâmladık.

İki gün, iki gecede, 200 mil mesafedeki Italyan limanı Crotone'a varana kadar, hava türlü şekillere girdi. Önce Adriyatik'in meşhur sirokkosu Afrika üzerinden kopup esti, peşinden Toronto'nun karayeli karmakarışık bir deniz kaldırdı.

9 Eylül Perşembe günü Crotone'dan, İtalya Yarımadası'nın, daha doğrusu çizmesinin alt ucunu dönmek üzere ayrıldık. Hava müsait, tatlı bir rüzgâr esiyor. Geceleri artık mehtap büyümüş, bize yoldaşlık ediyor. İtalya ile Sicilya Adası arasında uzanan Messina Boğazı'nda, med-cezir akıntısı gayet kuvvetli anafor yapar. Ters akıntıdan istifade için Sicilya sahiline yakın yükseliyoruz. Cuma akşamüstü, Messina Limanı'nda, büyük bir transatlantiğin bağlı olduğu rıhtıma biz de aborda olduk. Messina'da, dört gün ters yönden esen kuvvetli rüzgârın değişmesini beklerken, makine amasından limana giren armatörlere ait bir Türk şilebi ile karşılaşmak hoş bir sürpriz oldu.

14 Eylül Salı günü, hafifleyen karayel ile Napoli'ye doğru tekrar yola çıktık. Pire'de rastladığımız birkaç motorlu yat kaptanının sözüne uyup, Messina'dan sonra yanlış yol seçtik. Doğru Sardunya'nın güneyinden geçip Balear Adaları'na gideceğimize, İtalya sahilini takiben kuzeye çıkarak Bonifacio Boğazı'ndan geçmeye karar verdik. Halbuki kuzeye çıktıkça, daha kötü hava şartlarına maruz kalındığını sonradan öğrendik ama, iş işten geçmişti...

Perşembe günü öğleden sonra, önümüzde iki hörgüçlü Capri Adası bulutlar arasından sıyrılmaya başladı. Batı tarafında, 600 metreye yükselen volkanik Solaro Dağı ve onun dibinde Capri'nin meşhur mağaraları, Grotte Rose ile Grotte Verde bulunuyor. Adanın doğu ucunda, bir tepe sahile dik yamaçla iniyor. Capri şehri bu iki dağın arasında kurulmuş. Adanın ufak limanında akşamüstü demirledik. Deniz kenarında birkaç lokanta, kahve sıralanmış. İki vagonlu, "Foniculare" denen dişli bir tren, limandan itibaren kâh tünelden, kâh bahçeler ve aşmalı bağlar arasından geçerek tepedeki şehre tırmanıyor. Capri, dünyanın her tarafından gelmiş, her ırkta, her kıyafette insanlarla dolu, kozmopolit bir yer. Kimi şallı, kimi şortlu, kimi eski külhanbeyi pantolonlu... Turist mevsiminin geçmiş olmasına rağmen, birisine çarpmadan adım atmak imkânsız. Biz de bu insan seline karışıp, alaca karanlıkta, dar fakat temiz sokaklarını gezdik. Adım başında otel, gazino, lüks dükkânlar... Otomobil pek az, esasen yolları daracık, çoğundan araba geçemez.

Ertesi günü 20 mil mesafedeki Napoli'ye geçip, ağzına kadar dolu Santa Lucia yat limanında zar zor Kısmet'i bağlayabilecek bir yer bulduk. Zaten koca şehir bizim için pek kalabalık geldi. Ancak iki gece tahammül edebildik.

18 Eylül Cumartesi, Napoli'den ayrılırken limanın ağzında Karadeniz yolcu vapuru ile karşılaşmamız, daha küllenmeyen yurttan ayrılış ateşini, içimizde yeniden kıvılcımladı. Gene bir meyusluk, gariplik çöktü üstümüze...

Napoli koyunun kuzeyindeki İschia, bilhassa İtalyanların rağbet ettiği turistik bir ada. Daracık bir geçitten sonra, etrafı gazinolarla çevrili, göl gibi sakin limana geçiliyor. İsmi meşhura çıkmış Capri'den çok daha şirin ve güzel bir ada. İschia'da geçirdiğimiz bir geceden sonra, tekrar İtalya sahillerini takiben Anzio'ya doğru yelken bastık. Artık yazın son günleri, hava bilhassa geceleri çok soğuk oluyor. Dümende vardiya tutarken iki üç kazağın üstüne bir de battaniyelere sarılıp oturuyoruz. Roma'nın yat limanı olan Anzio, en lüks teknelerle dolu. Uzun rıhtımında, üniformalı kaptan ve gemicileri ile, hepsi birbirinden şahane, kocaman yatlar yanyana sıralanmış. Her birinde geceleri kokteyl partiler, iskelede birkaç lüks araba emirlerine amâde... Ama belli ki güvertelerine yıllardır daha deniz suyu değmemiş... onların arasında bizim garip Kısmet, İstakoz tabağında kıyı çağanozu gibi kaldı... Hele çıktığımız yolu duyunca, önce "deli misin" diye gülüyor, sonra ölüm döşeğindeki bir hastaya bakar gibi, bize acıyarak bakıyorlar...

Bonifacio

23 Eylül Perşembe günü, Anzio'dan 200 mil mesafede, Korsika ile Sardunya adaları arasında uzanan Bonifacio Boğazı'na yol verdik. Ertesi günü hava kararırken, boğazın güneyindeki Rozzoli Adası'nın feneri önümüzde çakmaya başladı. Biraz sonra da boğazın sahil ve ortasındaki kayalıkları işaretleyen on küsur fener, her köşede, bilmece gibi önümüze serildi. Devamlı kerterizle yerimiz ve rotamızı kontrol ederek boğazda yol alıyoruz. Rüzgâr gündoğusundan gittikçe bindiriyor.

Gece yarısına doğru, Bonifacio geçidinden kurtulduk. Onun hemen üstünde, aynı isimde, ufak bir kasaba, bir mil kadar yılan gibi kıvrılarak içeri giren daracık bir koyun nihayetinde uzanır. Bu koyun girişindeki fenerin önüne vardığımız zaman, bir an, nereden içeri gireceğimizi kestiremedik. Her taraftan dik yarlar denize dümdüz iniyor. Esasen dar olan boğazın genişliği bazı yerlerde 30 metreye kadar düşüyor. Gece mesafeleri kestirmek zordur, insana daha kısa gözüküyor. Geçidin iki yanı sarp kayalık, tepelerinden rüzgâr şamar gibi iniyor. Ne doğru dürüst fener var, ne elimizde geniş çapta bir harita. Baş taraftan projektör ile kayaları seçmeye çalışarak, dümendeki Oda'ya gideceğimiz istikâmeti sesleniyorum. Bir millik yol bir saatten fazla sürdü. Ve o gece, bir daha karanlıkta, böyle çetrefilli bir limana girmeye tövbe ettik...

Bonifacio kayaların üzerinde, eski bir kalenin surları içinde kurulmuş bir kasaba. İnişli, çıkışlı daracık yolları, dört beş katlı eski taş evlerin arasında kıvrılarak gidiyor. Napolyon'un subaylığı sırasında burada uzun yıllar kaldığı ev, müze olarak muhafaza edilmiş. Sahilde, ufak oteller, birkaç kahve ve dükkân, her havaya kapalı limanın etrafını çevreliyor. Sert havaları ile nam salmış Lion Körfezi'nde, altı gün aralıksız devam eden fırtınanın müsait yöne dönmesini Bonifacio'da beklerken, teknedeki ufak tefek eksikleri tamamlamaya çalıştık. İçeriyi çırpıntıdankoruması için kamara kaportasının üzerine bir körük, bota da brandadan bir kılıf diktik.

Balear Adaları

30 Eylül'de, 250 mil güneybatı yönde uzanan Balear Adaları'na doğru yol verdik. Fırtına şeklinde esen gündoğusu önünde yalnız flok ve bocrumla, tekne altı mil yol yapıyor. Kamaranın her tarafı kapalı, bazen yanda çatlayan bir çapraz dalga teknenin üstünden aşıp geçiyor. Gece Sardunya'nın kuytusunda denizler, sabaha karşı da rüzgâr kırıldı. Müteakip günler yağmurlu ve nispeten daha hafif havalarla yol alarak

üç günde Minorka Adası'na vardık.

Dört büyük ve bir sürü de ufak adacıklardan müteşekkil Balear Adaları, Ispanya'nın bir turist kapanıdır. Her türlü konfora haiz otel, gazino, eğlence yerleri, güzel ve iklimi mutedil adaların dört bir köşesine yayılmış. Hele Minorka'dan sonra üç gün kaldığımız Majorka Adası'nın Palma şehri, bir bekâr cenneti. Akdeniz'in güneşinden nasibini almaya gelmiş birbirinden güzel kuzey Avrupalı ahûlarla dolu... Bizim jandarmanın nezaretinde, çabuk ayrıldık oradan. Balear'larda son uğradığımız Ibiza Adası'ndan sonra, niyetimiz Ispanya sahillerindeki Cartagena Limanı'na inmekti. O gece pupadan esen firişka poyrazla güzel yol aldık. Sabah rüzgâr kalınca, akşama kadar limana varabilmek için makineyi çalıştırmak istedik. Fakat bir türlü çalışmaz. Kavern'den su çıkıyor. En yakın liman olan Alicante'ye yol verdik.

Uzun mendireğin nihayetindeki yat limanında demirleyip, bir motorcu bulduk. Kapak açılıp temizlendi. Bu suyun yolda kıç denizlerle egzozdan girdiğini tahmin ettik. Bundan sonra yelkenle giderken, daima egzoz çıkışını arkadan kapatmak lâzım. Aynı arızayı ileride iki defa daha yaptıktan sonra, ancak bir Pasifik adasında, gömlekli olan egzos borusunu söktüğümüz zaman, içeridekinin delinmiş olduğunu öğrendik...

Alicante'den sonra, Ispanya'nın güney sahillerini takiben Cartagena ve Adra'ya uğradık. İstanbul'dan beri yedi haftadır, 3.000 mile yakın yol katedip, yirmi beşten fazla irili ufaklı koy ve limanlarında demirlediğimiz Akdeniz'de fazla oyalanmamızın neticesi mevsim ilerlemiş, sonbahar gelmişti. İstanbul'dan tasarladığımız zamanda ayrılamayıp yola geç çıkmıştık. Âni fırtınaları, sık sık yön değiştiren rüzgârları ile Akdeniz, dikkat edilmezse, yelkenli tekneler için tehlikeli olabilir. Ayrıca, içimizde öyle bir his var ki, sanki Atlantik'e açılmadıkça daha dünya seyahatine başlamamış, eve yakın sularda seyrediyormuşuz gibi geliyor. Akdeniz yolculuğu hem kendimiz, hem de yola çıkmadan önce deneme fırsatını bulamadığımız Kısmet için bir tecrübe oldu.

Cebelitarık'ta Türk Gemileri

18 Ekim Sah günü, bardaktan boşanırcasına yağan kuvvetli yağmur üstümüzden Akdeniz'in suyunu atarken, pruvamızda Cebelitarık kayası da şekillenmeye başladı, içimizde sınıfını geçmiş çocukların sevinci, öğleden sonra, koca mendirekler içindeki rıhtımlardan bir tanesine Kısmet'i bağladık.

Bizi bekleyen tatlı sürprizden habersiz, gelişimizin ertesi sabahı kalkmış, güvertede kahvemi yudumluyordum. Birden gözüme hemen üstümüzdeki rıhtımda bağlı bir geminin gönderindeki Türk bayrağı ilişince, yüzümü dahi yıkamadan koştum o tarafa. Amerika'dan yurda dönmekte olan Sığacık mayın arama-tarama gemisi imiş. Onlar da ikmâl için gece gelmişler. Kaldıkları üç gün zarfında, Sığacık bizim evimiz oldu. Kumandandan mürettebatına kadar herkes ellerinden gelen azami yardımı yaptı. Çamaşır makinesinde Oda birikmiş çamaşırlarını yıkarken ben de patatesten mazota kadar, neye ihtiyacımız varsa gemiden alıp tekneye taşıdım...

Birkaç gün sonra Demirhisar refakat korveti de Cebelitarık'a geldi. Ama onlar limanın diğer tarafındaki doklara yanaştığmdan, gidip gelmek pek kolay olmadı. Onun da komutanı, bir sabah araba dolusu nevale ile Kısmet'i ziyarete geldi. Her gün yağan yağmura rağmen burada on iki gün kalıp, birçok eksiklerimizi tamamladık. Artık önümüzde koca Atlantik uzanıyor.

Tanca

Boğazın karşı tarafında, Fas Krallığına ait, Tanca şehri vardır. Bundan evvelki seyahatlerimde orada uzun zaman kalmıştım. Yolumuz üstünde olduğu için Cebelitarık'tan sonra Tanca'ya da üç günlüğüne uğradık.

Tanca, yanyana birkaç tepenin üzerinde kurulmuş, denize kadar inen, egzotik bir şehirdir. Kasbah denilen batı tarafında, Arapların oturdukları kısım uzanır. Gayrı muntazam taş evlerin arasında yılan gibi kıvrılan, esrarengiz, daracık, karanlık sokaklar... Tepede eski bir sultan sarayı vardır. Yerli esnaf, bu eski kısımda ticaret yapar. Rengarenk seccadeler, bakır, gümüş semaverler, şamdanlar, deri işleri, dükkânlardan kaldırımlara kadar taşar. Bu eski kısımdan Sokko denen, etrafı baharat, yemiş, köfteci dükkânları ile çevrili bir meydana çıkılıyor. Modern Tanca bu meydandan sonra başlar. Geniş bulvarlar, lüks otel ve dükkânlar, 8-10 katlı blok apartmanlar yanyana sıralanır. Arapça, İspanyolca ve Fransızca en çok konuşulan lisanlar. Yol isimleri, trafik levhaları bu üç lisanda birden yazılıdır. Erkekler "Cabela" dedikleri bir cübbe giyer. Başlarında yana yatmış püsküllü bir fes veya sarı ipekten bir sarık. Kadınlar ise çarşaf ve peçeli. Bazıları, ince ipek peçeyi suratına o kadar gerer ki, yüzünün bütün hatları meydana çıkar. İri, etli dudaklı, ufak burun, davetkâr badem gibi kara gözlü güzeller, kordon boyunda piyasa ederler...

Atlantik'te İlk Büyük Fırtına

2 Kasım 1965 Salı günü, garp ile şarkın kucaklaştığı bu tezatlar şehri Tanca'dan ayrıldık. Hafif bir karayel yelkenlerimizi doldurdu. Akşam üzeri Avrupa kıt'ası, sabaha karşı da Afrika'nın kuzeybatı burnundaki Spartel feneri arkamızda gözden kayboldu... Artık Kısmet Atlantik sularında yol alıyor...

Önümüzde, Kanarya Adaları'na kadar 700 küsur millik bir mesafe var. Bu bizim ilk açık deniz yolculuğumuz, ilk günlerde hava pek anormal idi. Değişik, hafif rüzgârlar, yağmur, soğuk... Gök ve deniz kirli gri renkte, birbirinden ayırt edilemiyor. Her haliyle hava yaklaşan bir fırtınayı ihtar ediyor. Barometre 75.10 dan 73.80'e kadar düştü. Biz de, her ihtimale karşı, fırtınada Afrika sahillerine yakın düşmemek için, rotamızdan daha fazla batıya, açık denize yol veriyoruz. Artık gemi yolundan çıktık. Geceleri tekne dümen bağlı kendi kendine yol alırken, güvertede bir fener yakıp yatıyoruz. Serçeye benzer ufak deniz kuşları Kısmet'i mekân ettiler. Her akşam üç dört tanesi güvertede uyuyor. Hele bir tanesi bize alıştı, kamarada yatıyor...

Nihayet dördüncü gece, hava karayelden bir bora ile patladı. Kuvvetlendikçe batı-lodosa dirise edip, devamlı 8, çoğu zaman 9 kuvvetinde esmeye başladı. Dalgalar birden büyüdü. Etraf bembeyaz köpük içinde. Arada yağmur şelâle gibi boşanınca teknenin başı zor seçiliyor. Güvertede çatlayan her dalga, Kısmet'i bir an su üstünden silip, beyaz bir köpük yığını altında bırakıyor. O gece zifiri karanlıkta, Oda belinden kıç direğe bağlı dümen tutarken, ben de emekleyen çocuklar gibi dizlerimin üstünde, suların içinde başa gidip yelkenleri değiştirmeye çalışıyorum. Denize düşmemek için belimden kemer ve ucunda bir kulaçlık naylon halatla kendimi çarmıhlara bağladım. Bodoslamanın her dalgaya saplanışında, ben de onunla beraber sulara gömülüyor, sürüklenmemek için burundaki vardavelâya elle, ayakla kenetleniyor, güçlükle nefes alabiliyorum... Su içinde saatler gibi uzayan dakikalar... Nihayet yelkenler değiştirildi. Baş tarafta yalnız mendil kadar ufak bir fırtına floğu ve kıçta yarı beline kadar camadana vurulmuş bocrum kaldı. Flok iskotası, rüzgârüstü tarafından toka edilip, dümen bağlandı. Bu şekilde teknenin başı rüzgâr ve dalgalardan 60 derece kadar açık duruyor; kendini gömmeye, içine çekmeye çalışan azgın denizlerden, rahatlıkla silkinip yükselebiliyor. Güverteyi neta ettikten sonra, biz de her tarafı kapalı kamarada, sırtımızda muşambalar, ranzalarımıza uzandık.

Güvertede çatlayan her dalga içerde top atılmış gibi gürlüyor. Zavallı tekne bu yükün altında, sıtma nöbetine tutulmuş hasta gibi tirtir titriyor... Uyumak mümkün mü?... Her türlü kötü ihtimal, insanın aklını bir kurt gibi kemiriyor. Dışarıda kudurmuş vahşi denizle aramızı 33 mm'lik bir kaplama tahtası ayırıyor. Bu Kısmet'in girdiği

ilk imtihan, ilk büyük fırtına. Ayrıca, O'na emek veren nice ustanın, kendi elimizle hazırladığımız arma ve donanımın da bir imtihanı... Ama bu öyle bir imtihan ki, ya sınıfı geçersin, ya kalırsın. İkmali yok... Kaldın mı da tatlı canınla ceremesini çekersin. Kendi kendime söyleniyorum: Neden sen de herkes gibi karada, sıcak evinde rahat rahat oturmazsın? Ama biliyorum ki, aradığım hayat budur ve onsuz yapamam. Cemiyetin iğrenç ihtirasları yerine, bazen bir ejderha gibi kudurmuş, bazen bir nişanlı kız kadar uysal denizle, tabiatla mücadele... Bu mücadeleyi başarınca insanın duyduğu haz, cemiyetin hangi parası, pulu, mevkii, şöhreti ile mukayese edilebilir. Tehlike ise alın yazısı, onu kimse değiştiremez. Ecel, zamanı gelince, nerede olsak, ama rahat döşeğinde, ama açık denizde gelir bulur. Zaten, onun için de teknenin ismini "Kısmet" koymadık mı!...

Sık sık kalkıp güverteyi, armayı, etrafı kontrol ediyoruz. Fırtına aynı kuvvette iki gün, iki gece aralıksız devam etti. Nihayet üçüncü günü yükselmeye başlayan barometre ile rüzgâr kırılmaya başladı. Biz de yavaş yavaş yelken büyülterek gene yol verdik. Nerede olduğumuzu bulmak için sekstantla irtifa almaya çalışıyorum. Hesap şeklini kendi kendime kitaplardan öğrenmiş, ama şimdiye kadar hiç sekstant kullanmamıştım. Zaten acemiyim, bir de dalgalı denizde büsbütün zor oluyor. Bir yere tutunmadan güvertede durmak imkânsız, düşmemek için kendini bir yerlere sıkıştırıp, arada bir bulutlardan sıyrılan güneşten irtifa almak, koşan deve sırtından mavzerle yumurtayı vurmaktan daha müşkül. Neyse, hesap kitap yerimiz belli oldu.

Müteakip günler, pür neş'e arz-ı endam eyleyen güneşten rahat rahat irtifa alıp, tam mevkiimizi tesbit edebildik. Fırtına ile gerisin geriye 40 milden fazla sürüklenmişiz... Hava güzelleşince çekilen bütün sıkıntılar hemen unutuldu. Oda kuzinada patlıcan, pilav pişirirken ben de donanımı elden geçiriyorum.

Günlerdir peşimizde sürüklediğimiz olta nihayet hünerini göstermeye muvaffak oldu. Güzel bir "Dolfin" balığı ziyaretimize geldi. Biz de kendisine azami itibarı gösterip, tencerenin baş köşesine yerleştirdik. Dolfin (veya Dorade) tropik sularda çıkan en makbul balıklardan biridir. İngilizcede "Yunus" balığına da dolfin derler. Her ne kadar ismi benziyorsa da bunun yunusla bir alâkası yoktur. Profilden yusyuvarlak bir kafası, nisbeten dar; ince, uzun, narin bir vücudu vardır. Karnının altı gümüş gibi parlak, sırtı mavi ve altın sarısıdır. Ölünce rengi değişiyor, parlaklığını kaybedip koyulaşır. Bembeyaz eti pek lezzetlidir. Pasifik'te bu balığa "mahi mahi" derler. Türkiye'de "Lambuka" deniyor.

Kanarya Adaları

Tanca'dan hareketimizin 12.ci gecesi daha hava ağarmadan, Büyük Kanarya Adası'nın kuzey burnundaki İsleta feneri önümüzde çakmaya başladı. Ve 14 Kasım Pazar günü, Las Palmas şehrinin limanı olan Lâ Luz'da funda demir ettik.

15. Asırdan beri İspanyol idaresindeki Kanarya Adaları yedi büyük adadan müteşekkildir. "Guanches" denilen yerli ırkı çoktan tükenmiş, şimdiki nesil güzel İspanyol melezi. Bu adalarda her ne kadar kanarya kuşları bol ise de, ismi, tahminimiz hilâfına kanarya kuşundan gelmiyormuş. Eski zamanlarda çok miktarda iri köpek varmış ve onlara verilen (Canae) isminden gelirmiş bu adaların adı. Volkanik dağlardan müteşekkil Kanarya Takımadaları, zamanında Afrika'nın bir parçası imiş. Bilâhare, zelzele gibi tabii hadiselerle bu kıt'adan ayrılmış. Yüksek dağlarının zirvesi, kızgın yaz güneşinde dahi gene karlarla kaplı. Yaz, kış iklimi mutedil, bütün yıl boyunca denize girilebilir. Avrupa'ya yakınlığı dolayısıyla, kışın soğuğundan kaçan turistler soluğu bu adalarda alıyor. Her çeşit Akdeniz meyvesi bol, muz senede dört kere mahsul veriyor... Avrupa'nın muz ihtiyacının büyük bir kısmını, bu adalardan frigoritik gemilerle ihraç edilen muz karşılar.

Adaların merkezi ve en büyük şehri olan Las Palmas, deniz kenarından başlayıp, palmiye ve muz ağaçları arasında, içerilere doğru uzanan güzel bir şehir. La Luz'un serbest liman ve dolayısiyla pek işlek oluşu, adanın büyük bir ticaret merkezi haline gelmesini sağlamış. Ayrıca Kanarya Adaları ile Afrika sahilleri arasında uzanan sular dünyanın en zengin balık yataklarına sahiptir. Her millete mensup, bilhassa Japonların büyük balıkçı filoları bu sularda çalışır ve La Luz'u üs olarak kullanırlar. Bu yüzden limanın içinde daima ağır bir balık kokusu etrafa sinmiştir. Üstelik bu tekneler yağlı sintine sularını limanın içinde basınca, denizin üstü iki parmak simsiyah bir yağ tabakası ile kaplanıyor. La Luz yol boyunca gördüğümüz suyu en pis limandı. Daha ilk günden teknenin içi dışı, botla sahile gidip gelirken üstümüz başımız yağ içinde kaldı.

Birkaç günlük avarelikten sonra önümüzdeki büyük Atlantik yolculuğu için hazırlıklara başladık. Burada med-cezir farkı, mehtabın ilk çıktığı veya tam olduğu günlerde iki metreyi buluyor. Bundan istifade, med zamanı sular yüksek iken Kısmet'i bir rıhtıma yasladık. Cezirde sular çekilince, altı saat kadar teknenin karinası dışarıda kalıyor. Bu zaman zarfında altını temizleyip kuruttuktan sonra bir kat zehirli boya çekmek, ancak elini çabuk tutmak şartıyla mümkün olabiliyor.

Akdeniz limanlarında, ekseriya rıhtıma aborda olduğumuz için teknenin yanları harap olmuştu. Onlar da boyandı, vernikler tazelendi. Atlantik'i geçerken, pupa seyrinde kullanacağımız özel ikiz yelkenler için ayrı bir donanım hazırladık.

ATLANTİK'TE 30 GÜN

Miço Kısmet'e Tayfa Oluyor

Kanarya Adaları'nda, Kısmet'in mürettebat listesinde mühim bir değişiklik oldu. Her ikimiz de artık yaşlanıyoruz. Yolda bize yardımcı olur diye, genç bir gemiciyi Atlantik yolculuğuna başlamadan önce yanımıza aldık.

Size kendisini takdim edelim: Annesi Lucy, Pasifik'in vahşi Yeni Hebrid Adaları'ndan, yeşil gözlü, kapkara bir siyahi güzeli... Akdeniz limanlarına gelince, her genç kız gibi onun da başından gizli bir aşk macerası geçmiş. Bizim gemici, 3 Ağustos 1965 günü, Malta Adası'nda, annesinin bulunduğu Amerikan kotrasının başaltında, ailesinin bir tek erkek evlâdı olarak gözlerini denize açmış... O'nun da iri gözleri annesininki gibi yemyeşil, bir tanesi siyah sürmeli... Sırtı tekir, karnının altı beyaz...

Kendisi ile ilk defa Cartegana Limanı'nda teşerrüf ettik. Yanımızda demirleyen John Hanna adlı Amerikan yatının güneş tenteleri üzerinde, annesi ile beraber oynayan cin bakışlı, ele avuca sığmaz bir kedi yavrusu... Sonradan gittiğimiz limanlarda, bu kotra ile gene beraber olup sahipleri ile çok yakın arkadaş olmuştuk. Bir gün bizimle kader birliği yapacağı aklı hayalimizden dahi geçmeden, boş vakitlerimizde, bu afacanın türlü maskaralıklarını zevkle seyrederdik. Las Palmas'a vardığımız zaman onu biraz daha büyümüş bulduk. Kendisini başkasına vermeye hazırlanıyorlardı. Önce bize sordular, "alır mısınız" diye. O güne kadar tekneye kedi almayı doğrusu hiçbir zaman düşünmemiştik. Arzumuz bekçilik de yapacak ufak bir köpek yavrusu almaktı.

Oda'nın da ısrarı ile, önümüzdeki uzun yolda bize bir eğlence olur düşüncesi ile "peki" dedik. Böylece Las Palmas'da Kısmet'in mürettebatı ikiden iki buçuğa çıktı. Kendisi daha genç ve acemi denizci olduğu için gemici cüzdanı "Miço" olarak çıkarıldı... O zamana kadar Oda, miço idi. Onun gelişi ile kendisi de ikinci kaptanlığa terfi ettirildi...

Vira Demir

Sonu gelmeyen eksik gediği imkânlarımız nispetinde tamamlamaya çalışmakla Las Palmas'da üç haftamız geçti. Artık taze nevale başaltına

yerleştirilmiş, hareket için dört gündür esen karayel fırtınasının biraz hafiflemesini bekliyoruz, ikimiz de haklı olarak heyecanlıyız... İlk Okyanus yolculuğumuz... Önümüzde, Orta Amerika'daki Karayip Adaları'ndan Barbados'a kadar 2800 mile yakın koca bir umman var.

İçimizdeki heyecan fırtınası, 3 Aralık 1965 günü güverteye alman demirle son buldu. Ondan sonra insanın üstüne, kaderine boyun eğmiş kimselerin sakinliği, sessizliği çöküyor... Arkadaşlar liman ağzına kadar motorlarıyla teşhi ederken, tatlı bir poyraz üç haftadır sarılı yatan yelkenlerimize canverdi. Artık koca Atlantik Kısmet'i kucaklamıştı...

"Ticaret Rüzgarları" sahasına bir an evvel inebilmek için, ilk günler rotamızdan daha güneye, Cap Verde Adaları'na doğru yol verdik. Eski zamanlarda olduğu gibi bugün de, yelken teknelerinin, Okyanus gibi büyük menzilli yerleri geçerken tabiat şartlarına uyması, ona göre rota tutması, uygun mevsimi seçmesi icabeder. Motorlu gemiler gibi istediği zaman, istediği yere burnunun dikine gidemez. Biz de, Kısmet inşa edilirken iki yıl, uzun kış gecelerinde oturup çıkacağımız bu dünya seyahatinin programını, bu mevzuda lüzumlu bütün kitapları defalarca okuyarak hazırlamıştık. Üç yıl sürecek yolculuğumuzda, hangi yolu takip edeceğimiz ve hangi tarihlerde nerelerde olmamız icabettiğini, daha seyahata çıkmadan kararlaştırmıştık... Allah'ın yardımı ile bu programı hemen hemen aynen tatbik edebilmek fırsatını bulduk, iyi hazırlanmış ve plânlanmış bir seyahat, daha bidayette, yarı yarıya muvaffak olmuş sayılır.

Ticaret Rüzgarları

Kuzey yarımkürenin Atlantik Okyanusunda, rüzgârlar saat yelkovanı istikâmetinde bir daire çizerek eser. Bu dairenin alt kısmında, yani 5 ila 25 derece enlemler arasında, rüzgârlar poyraz ve gündoğusu arasından devamlı ve mutedil olarak eser. Eskiden, kıtalar arasında yegâne ticareti sağlayan koca yelkenli gemiler bu rüzgârlardan istifade ettikleri için ismine "Ticaret Rüzgârı" denmiştir.

Bu rüzgârların etkisi ve dünyanın kendi mihveri etrafında dönüşünün tesiri ile akıntılar da, günde 5 ilâ 40 mil arası süratle batıya doğru akar. Ayrıca bu tropik mıntıkada hava açık, güneşli ve sıcak olur. Hele kış aylarında Atlantik'in daha kuzey kısımlarını kasıp kavuran fırtınalar buralara kadar inmez. Meselâ rüzgâr haritasında, Kanarya ile Cap Verde Adaları arasında fırtına ihtimali %1 olarak gösterilir. Gerçi bu %1 de bize rastladı ya, artık o da şans... Bu müsait havaya mukabil, Atlantik'in batı kısmına rastlayan Karayip Denizi'nde, Haziran'dan

Kasım sonuna kadar tayfun mevsimi hüküm sürer. Bu aylarda o sularda bulunmamak lâzımdır. Biz de Karayip Denizi'ne varışımızı, bu tayfun mevsimi sonuna getirmeyi tasarlamıştık. İşte, bu ticaret rüzgârları ve müsait akıntılardan mütevellit, daha uzun olmakla beraber, yelken tekneleri Christoph Colomb zamanından beri bu yolu takip eder.

İlk günden itibaren, arada bir yağmurla karışık bora yapmakla beraber, rüzgâr poyrazdan devamlı esmeye başladı. Biz de 'İkiz Yelkenler'imizi bastık. Tam iğnecikten pupa seyri, bilhassa uzun yolda, en fazla dikkat isteyen yorucu bir seyirdir. Devamlı dümende oturmamak için normal yelkenler yerine başka tip yelkenler kullanılır. Ekseriya bunların iskotası dümene bağlanıp teknenin kendi kendini idare etmesi sağlanır. Bunlar içinde en çok kullanılan usul (İkiz Yelken) tâbir edilen yelkenlerdir. İki tane eş flok, biri sancak, diğeri de iskelede olmak üzere bumbalarla basılır. İskotaları baş ve kıç omuzluklarda birer makaradan geçirilerek arkaya, dümene getirilip yekeye bağlanır. Bunların çalışma şekli krokiden daha kolay anlaşılabilir.

İkiz yelkenlerle seyrin bir kötü tarafı tekne çok yalpaya düşer. Bir bordadan diğerine, 30-35 derece sert bir şekilde düşmesi, iki saniye kadar kısa bir zaman sürer. Bu harekete alışmak da birkaç gün alır. Oturduğun zaman düşmemek için teknenin sallanmasına göre vücudu ayarlamaktan insanın önceleri beli ve karın adaleleri ağrıyor. Hele boşta hiçbir şey bırakmaya gelmez. Bir tabak veya bardağı yerine koymayınca, soluğu hemen havada alır.

Bir Doğum Günü ve Fırtına

Las Palmas'dan ayrılışımızın dördüncü günü, 7 Aralık Salı... Bizim ikinci kaptanın 30. doğum günü... Neptün'ün de cömertliği tutmuş, o günü kuzu gibi bir dolfin balığı oltaya takılmıştı. Akşama bol etli bir çorbasını yapıp şerefine kadehlerimizi tokuşturduk...

O gece rüzgâr kuvvetlenmeye başladı ve sabaha karşı fırtına şeklini aldı. İkiz yelkenlerle çok hızlı gidiyoruz. Önümüzdeki uzun yolculuğun daha ilk günlerinde bu yelkenleri parçalamamak için indirip, yerine brandadan yapılmış fırtına floğunu bastık.

Öğleden sonra daha şiddetlenen rüzgârda bu fırtına yelkeni dahi fazla gelmeye başladı... Dev gibi büyüyen dalgaların uçları arkamızda kıvrılmaya, tehlikeli bir şekilde çatlamaya başladı. Ana direkteki fırtına yelkenini mayna edip, yerine, ufacık fırtına floğu ile dört tur

camadana vurulmuş bocrumu bıraktık.

Dümen bağlı, bütün gece Kısmet kendi kendine fırtınanın önünde istediğimiz rotada, güneybatıya doğru koşarken, biz de kamaraya kapanıp uyku kürüne başladık. Zaman zaman çıkıp etrafı, donanımı kontrol etmekten başka yapacak bir şey yok. Tekne, arkadan gelip kendisini kapan koca dalgaların sırtında, önce ağır ağır yükseliyor, sonra önündeki uçuruma, sanki saplanıp bir daha çıkmayacakmış gibi sür'atle iniyor. Böyle dalga üstünde kayarken, kamaranın içinde, kulağının dibinden marşandiz geçmiş gibi bir gümbürtü kopuyor... Zaten kamaranın içi de bir başka âlem. Kuzinada tabak, tencere, kavanozlardan müteşekkil bir orkestra, teknenin her yalpasında başka bir name çalarken, yerinden kurtulmuş bir konserve kutusu onlara tempo tutmakta...

Fırtınalı havalarda, yemek pişirmek çok zorlaşır. Her tarafı kapatınca, zaten kamara havasız, bir de üstüne yemek kokusu eklenince çok daha beter oluyor. Bu durumlarda ekseriya bir sıcak çorba ile iktifa edip, kuru şeyler yeriz. Bilhassa çikolata hem mideyi tok tutar, hem de kalori verir. Onun için daima teknede bol miktarda çikolata bulundururduk.

Sabah, fırtına devam. Hatta rüzgâr yıldız poyrazdan daha da kuvvetli esiyor. Dalgalar çok büyümüş. Hem teknenin sür'atini azaltmak, hem de Cebelitarık'ta yeni adığımız deniz demirini bu fırsatta denemek için, ufak yelkenleri indirip, deniz demirini koy ver dik. Ağzı yuvarlak veya dört köşe, huni şeklindeki deniz demiri kuvvetli keten brandadan yapılır. Bir uzun halatın ucuna bağlanıp, teknenin baş veya kıç tarafından denize bırakılır. Teknenin başıboş kalmasına mani olup, baş veya kıçını rüzgar ve dalgalara doğru tutarak, ufak teknelerin fırtınayı daha rahat atlatmasını sağlar. Çift direkli teknelerde, dümeni kırmamak için kıçtan atmak ve başa da küçük bir flok basmak daha iyi netice verir. Ben de 100 metrelik bir naylon halatın ucunda, deniz demirini kıçtan koyverirken az kalsın üç tane parmağı da beraber buduyordum...

Müteakip gün ve geceyi deniz demiri ucunda geçirdikten sonra fırtına yavaş yavaş kırılmaya başladı. Deniz demirini toplayıp gene ikiz yelkenleri bastık.

Unutulmaz Günler

Birkaç gün sonra normal "Ticaret Rüzgârları" sahasına girdik.Artık keyfimize payan yok. Tepemizde masmavi bir gök... Hallaç yayından

çıkmış gibi topak topak bulutlar, randevusuna koşan genç aşıklar misali, yorulmadan batıya doğru uçuşuyor... Soluk almadan esen kıvırcık rüzgâr ile şişmiş ikiz yelkenlerimiz, bir çift Arap atı gibi tekneyi sürüyor. Dümencimiz Neptün'ün görünmez elleri yekeyi ağır ağır bir sağa, bir sola çekerken, Kısmet ağzında bir kemik, tazı gibi menzil-i maksuduna koşmakta... O böyle giderken, bodoslamanın önünde biriken beyaz köpükler dile gelir, torununu dizine oturtmuş gençlik maceralarını anlatan ak sakallı ihtiyarlar gibi, eski günleri yâd ederler. Yine bu sular asırlar önce, Christof Colomb'un Santa Maria'sını kucaklayıp, sırtında taşımış. Yine bu sular, asırlar boyunca iki kıtayı birbirine bağlayan yüksek direkli koca yelken gemilerine yârenlik etmiş... Yine bu her dem taze sevgili, bugün Kısmet'i göğsüne basmış, o'nun iki garip yolcusuna hayatlarının en güzel günlerini yaşatıyor... Unutulur mu o her türlü cemiyet işkencelerinden uzak, âsude günler... Ne kravat, ne ceket, ne ayağında pabuç, ne traş olma derdi... Gene işe gelmedin diye suratını asan müdür yok... Ne yetişecek sıkıntılı bir randevu, ne dört duvar arasında çalışma!... Hey Allahım ne güzel günlerdir o, yalnız senin varlığın ve yarattığın tabiatla başbaşa geçen anlar...

Artık hava iyice ısındı. Gece gündüz en fazla giyilen bir şort, çoğu zaman o dahi fazla geliyor. Her yalpada güverteye su geldiğinden, arka tarafta, havuzda kuru oturmak mümkün değil. Onun için başüstünde, direk dibinde, biz de tezgâhı kurduk. Limanda veya ayrılmadan önce vakit bulup da yapamadığımız bir sürü eksik ve tamirle günler su gibi geçiyor. Oda ise çoğu vaktini kuzinada güzel yemekler hazırlamakla geçirir.

Uzun yolda nevale ve yemek işi apayrı bir problem teşkil eder. Bu da bizim ikinci kaptanın vazifesidir. Normal şehir hayatında insanın hiç aklına dahi gelmeyen bir sürü mevzu, böyle bir yolculukta karşınıza çıkar. Meselâ en mühimi, taze gıda noksanlığından doğacak türlü hastalıklara karşı vitamin eksikliğini gidermek. Her gün içinde bütün vitaminleri ihtiva eden bir (mülti-vitamin) hap alırdık. Taze sebze, patlıcan, fasulye, domates, o da kuru kalmak şartıyla, en fazla bir hafta dayanır. Sebzelerin içinde en uzun ömürlüsü lâha-na, haftalarca bozulmadan durabiliyor.

Yeşilken aldığımız bir hevenk muz, başaltında, sıcak ve loşlukta, hemen sararıp oldu, hem de hepsi birden. Artık onları bitirene kadar sabah akşam muz yiyorduk. Portakal, elma, ıslanmazsa daha uzun dayanır. Yanımıza 10 kilo limon almıştık. Ayrı ayrı her birini yaldız kağıdına sarıp bir kova içinde, sintinede, serin yerde sakladık. Böylece bir aydan fazla dayandı. Yumurta ise taze alındığı zaman üstü vazelinlenince aylarca bozulmadan duruyor.

Tabii her Türk gibi bizim de en mühim gıdamızdan birini ekmek teşkil ederdi. Beze sarılı pişkin ekmek bir hafta kadar iyi dayanır, sonra başlıyor küflenmeye. Hocanın karpuz hikâyesi, orası küflenmemiş, burası daha bozulmamış diye ayıklayıp kızartınca, birkaç gün de öyle idare ediyoruz. Sonra düşüyor iş bizim aşçıbaşıya. Kuru maya ile, ortası delik pasta tenceresinde, çoğu yerlerin fırın ekmeğinden çok daha iyisini yapıyor...

Taze şeyler bitince sıra geldi konserveye. Yanımıza bol miktarda et konservesi de almıştık. Patates, soğan bol. Her 500 mili tamamladıkça şerefine bir kuru fasulya çıkıyor karavanada...

Teknenin devamlı sallanışında yemek pişirmek bir mesele. Ocağın üzerinde tencere tutmak, hele içindekini pişinceye kadar dökülmeden muhafaza etmek bir âlem. Ya tavada yumurta veya omlet yapmak, tam bir cambazlık. Kaç defa daha katılaşmadan yerlere fırlamıştır...

Kuzinadaki tek gözlü ocakta kullandığımız 12 kiloluk bütan-propein gaz tüpü, fuzuli yakmamak şartıyla, bize üç ay yetiyor. Boşalan tüpleri hemen her yerde doldurmak' mümkün. Panama'da Pasifik için bir tane de yedek tüp aldık. Gaz tüpünü güvertede tutmak ve ocak kullanılmadığı zaman tüpün musluğunu da kapatmak şartıyla, bütan gaz ocağı çok rahat, temiz ve kullanışlıdır. Yalnız, gaz tüpünü kapalı yerde veya kamaranın içinde saklamak çok tehlikelidir. Tüpte veya boruda bir kaçak olduğu takdirde, havadan daha ağır kesafette olan bütan veya propein gazı sintine ve yere iner, dolayısıyla yangına sebebiyet verebilir.

Uzun yolda çok dikkat edilecek bir mevzu da içme suyudur. Atlantik'e açılırken büyük ranzanın altındaki 250 litrelik depodan gayrı, kıçaltındaki 100 litrelik yedek depoyu da ihtiyaten doldurmuştuk. Ama ona hiç lüzum kalmadı. Açık denizde, yalnız yemek ve içmek için adam başına güde 2 litre su kâfi gelir. Patates, makarna gibi şeyler (eğer tuz miktarı fazla değil ise) deniz suyu ile haşlanabilir. Bulaşık deniz suyu ile yıkanır. Mayi deterjanlar mükemmel köpürür ve temizler.

Yıkanmak için deniz suyunda gayet güzel köpüren sabunlar mevcut, insan bu sabunlarla her ne kadar temizleniyorsa da, tuz gene üzerinde ve saçlarında kalıyor. Her yağmur bulutu geçişinde, sabunu kapıp güverteye fırladıksa da, ya ıslatacak kadar yağmaz veya daha sabunlu iken gelir geçer ve gene deniz suyuna kalırdık. Köpekbalığı korkusundan yolda iken denize girmedik. Fazla sıcaklarda kova ile çekip güvertede dökünürdük.

Atlantik'te Balıklar

Atlantik'te balıktan yana pek şansımız yoktu, ilk günlerde çıkan dolfinden sonra, bir gün oltaya acayip bir balık asıldı. Boyu 1 metre kadar, 8-10 cm kutrunda, zargana nevinden bir şey. Alt çenesi daha uzun, ağzında üç sıra sivri dişleri, mandanınki gibi de iri gözleri var. Rengi gri. Normal iskeletinden ayrı, derisinin altında boylamasına uzanan ince, uzun kılçıklar bulunuyor. Tavası lezzetli, ismini sonradan öğrendik: "Yılan-uskumru" (Snake-Mackarel) imiş. Pek ender ve ancak açık denizlerde rastlanan bir balıkmış.

Bütün yol boyunca, etrafımızda, "Uçan-balıklar" cirit atıyordu. Bunların en irisi, uskumru büyüklüğünde olur, umumiyetle daha küçük. Üstü sardalya gibi pullu. İki yanında kanat gibi açılan şeffaf yüzgeçleri' var. Kuyruğu gayet kuvvetlidir. Onu hızla hareket ettirerek kendisini sudan havaya fırlatır. Sonra havada kanatlarını açıp, bir planör gibi birkaç yüz metre dalgaların arasında kıvrılarak hızı bitene kadar uçar. İki metreden fazla havalanmaz. Hele dolfin gibi büyük balıklar kovalayınca, sürü halinde yüzlercesi birden havalanır ve gözümüzün önünde bir ölüm-kalım sahnesi oynanırdı. Tepesinde kuşlar, uçanı havada kapar; suya düşünce dolfin ağzını açmış bekler... Geceleri uçarken, kamara kenarına veya yelkenlere çarpıp güverteye düşerler.

İşte bu uçanbalıklar, bizim Miço'nun en çok sevdiği karavanadır. Kanat ve pullarından gayrı geriye bir şey bırakmaz. Sayesinde bize bir tane dahi yemek nasip olmadı. Halbuki tavası gayet nefis olur. Geceleri biz uyurken Miço da gelir ayak ucumuzdakıvrılırdı. Arada bir kalkıp bütün güverteyi, halatlarm altına, yelkenlerin içine dahi bakaraktan bir teftiş eder. Bir uçanbalık buldu mu, önce bir keyifle oynar, ondan sonra başından başlar kemirmeye. Uykusunda dahi güverteye balığın düşüşünü, artık kaçıncı his ise, fark edip uyanır. Bakarsınız uyurken birden ok gibi kamaradan dışarı fırlıyor. Maamafih bizim kaptan payını da unutmaz, ayırır... Bir gece çiğ balık kokusu ile uyandım. Etrafı bir hayli aradıktan sonra yarısı yenmiş bir uçanbalığı benim yastığın altında buldum. Bitiremeyip oraya saklamış!.. Bir gün iri bir balık arkamızda gözüktü, dümenin dibine kadar geldi. Kılıçbalığını andırıyor, muhtemelen "Marlin" idi. Boyu birbuçuk metre kadar, 40-50 kilo civarında... Kuyruğu açık mavi, sırtı ve başı kahverengi. Karnının altı, yanlara doğru mavi, beyaz, pembe çizgili. Kılıcı kısa fakat gayet kaim. Belki anasına babasına küsüp bizim oltaya sarılır diye ümitle bekledikse de, altımızda bir iki tur attıktan sonra yok oldu gitti...

Açık denizde kuş nevi pek mahduttur. Martı ancak sahillere yakın yaşar. Okyanus ortalarında, kırlangıça benzeyen kırçıl renkte ufak "Storm petrol" kuşlan yorulmadan dinlenmeden dalgalar arasında uçar. Bir de tropik iklimin gözdesi; ufak bir martı iriliğinde bembeyaz tüylü "bosun" kuşları vardır. Bunların bir tek tüyden müteşekkil upuzun kuyruğu olur. Her zaman da dişisi ile beraber çift gezerler.

Onlar asilzade sınıfından... Bazen bir çift gelir, kibarca tekne üzerinde bir kaç tur attıktan sonra gene gözden kaybolurlar...

Açık Deniz Navigasyonu

Günler akıp geçiyor, her gün biraz daha hedefimize yaklaşıyoruz. Koca Atlantik haritası üzerinde günlük seyirlerimiz ancak bir iki milimetre olarak gözüküyor. Vasati 100 mil civarında yol alıyoruz 24 saatte. Akıntının yardımı bazen 40 mile kadar çıkar, bazı günler hiç faydası olmaz. Açık deniz navigasyonu artık bir çocuk oyuncağı kadar basit olmuştur. Toplama, çıkarma bilen herkes kolayca öğrenebilir. Yegâne zorluk, daha doğrusu alışkanlık isteyen sekstantın kullanılışıdır. Hele böyle ufak ve daima sallanan bir tekne üzerinde sıhhatli rasat yapmak, ancak uzun tecrübelerden sonra elde edilebilen bir meleke.

Sekstant denen alet ile güneş, ay veya belli bir yıldızın ufuk ile olan açısı, gayet hassas olarak ölçülür. Sonra hazır cetvellerden, harita üzerinde mevkiini bulmaya yarayacak veriler, basit bir hesapla çıkartılır. Birçok hesap tarzı arasında, benim kullandığım, en basit ve kısa olan (Computed Altitud-Azimuth) metodudur. Normal olarak sabah güneşten bir rasat yapar, bir de öğleyin güneş tam tepede, meridyenden geçerken irtifa alıp mevkiimizi tespit ederdik.

Yalnız bu hesapları yaparken zamanı, yani saati saniyesine kadar tam olarak bilmek icap eder. Zira bir dakikalık hata, 15 mil fark ettirir. Bunun için gayet hassas ve günlük hatası sabit olan (Kronometre) kullanılır. Zaman zaman radyodan alınacak saat ayarı ile bu kronometrenin hatası kontrol edilir. Akdeniz'de kıyı seyri yaptığımız için bizim kronometreyi Cebelitarık'tan itibaren çalıştırmaya başlamış ve günlük hatasını da daha tam tesbit edememiştim. Teknede kısa dalgası olmayan ufak bir transistörlü radyo vardı. Bir şans ve tesadüf eseri, Atlantik'i aşarken, ancak uzun dalgada, Monte Carlo radyosunun saat ayarını birkaç günde bir, zar zor alabiliyorduk.

Barbados'a 500 mil kala rüzgâr iyice hafifledi. Günlük seyrimizin, akıntı dahil, 35 mile kadar düştüğü günler oldu.

Gaipten Bir Ses

Sakin günlerden birinde, akşamüstü, başüstündeki locamıza kurulmuş şahane renklerle batan gurubu seyrediyorduk. Birden tepemizden geçen bir uçağın sesiyle yerimizden fırladık. Haftalar sonra dış âlemle ilk temas... Sanki bu uçak başka bir dünyadan, yabancı bir seyyareden geliyormuş gibi heyecanla gözden kayboluncaya kadar seyrettik. Ne gariptir şu tezatlar dünyası... Tepemizde asrın en son icadı, en çabuk vasıtası. Üç dört saat evvel New York'tan kalktıysa, birkaç saat sonra belki Buenos Aires'e inecek. O ilimle yürüyor. Altında ise, asırlar önceki gibi, bütün dayanağı gene tabiat olan bir vasıta...

Yılbaşı gecesi hedefimizden 250 mil mesafediydik. O günü Oda nefis bir pasta yaptı, güzel mezeler hazırladı... Kamarada oturduk, yalpada düşmesin diye tabaklar kucağımızda, karşılıklı, son rakı şişemizden birer kadeh tokuşturduk. Yeni yılda, "Kısmet"in omurgasını kayalardan koruması, müsait rüzgarlar ihsan etmesi için Allah'a dua ettik...

Sabaha karşı firişka poyrazla kaç gündür miskin miskin sallanan yelkenlerimiz yeniden canlandı. Peşimizdeki paraketa gene keyifle dönmeye başladı. Karaya yaklaştıkça bende de heyecan artıyor. Acaba yaptığım hesaplar doğru mu? Son günlerde artık saat ayarını alamaz olmuştuk. Üstüne rota tuttuğumuz Barbados Adası 12 mil kadar uzunluğunda, alçak bir ada. En ufak bir hata ile biraz altından veya üstünden hiç görmeden geçip, gidebiliriz...

1 Ocak 1966 Cumartesi. Dört haftadır dümende oturmaya lüzum bırakmadan bizi buralara kadar getiren ikiz yelkenleri toplayıp, yerine normal armayı bastık. Artık tembel hayata veda edip daha dikkatli seyir için dümende vardiya tutuyoruz.

Pazar... Atlantik'te son günümüz. Birçok rasat alıp tam mevkimizi tespit ettik. Akıntı değişti, batı yerine güneybatı yönünde akıyor. Bu akşam, bizim hesaplara göre, "Batı Hint" adaları zincirinin en doğusundaki Barbados Adası'nın güneydoğu burnu, Ragget Point'u görmemiz lazım. Oda takılıyor bana: "Profesör Hazretleri, ister misin New York'a çıkalım"... Ben ise, heyecanımı güyâ belli etmemeye çalışıyorum. Ama gözüm ufukta... Güneş batıyor, hava kararmak üzere... Nihayet bulutların altında Ragget Point belirmeye, şekillenmeye başladı... Rahat bir nefes aldım...

3000 mile yakın bir mesafe aşıp güneş, yıldız gibi milyonlarca kilometre uzaklıktaki cisimlerden alman rasatla, haritada ancak bir toplu iğne başı iriliğinde gözüken bir adanın, hem de en yakın

burnunu bulmak, bugünkü modern denizciliğin, ufak bir teknede dahi ne kadar hassas olabileceğinin en iyi bir misalidir.

Hava karardıktan sonra adanın güney sahillerindeki köylerin ışıkları yanmaya başladı. Barbados'un merkezi ve limanı Bridgetown şehri adanın batısındaki Carlisle koyunda. Gece yarısı güney burnunu çeviren mercan resiflerinin bir buçuk mil kadar açığından geçiyoruz.

Bir aydır bizi beşik gibi sallayan koca Atlantik ve onun bitmek tükenmek bilmeyen dalgaları ardımızda kaldı. Kısmet, bir zamanlar bu adaları kasıp kavuran tek gözlü, bir eli kancalı korsanlara yataklık etmiş Karayip Denizi'ne girdi artık... LasPalmas'tan hareketimizden 30 gün, 15 saat sonra, Carlisle koyunun sakin sularında tekrar demir atmak nasip oldu...

Güvertede oturmuş yorgunluk kahvesini yudumlarken, sahil yolundan geçen vasıtaların farları, şehrin rengarenk ışıkları, karanlık gecelerden sonra insanın gözüne ne kadar tuhaf, ne kadar yabancı geliyor... Hele etrafı saran mis gibi tropik çiçeklerin kokusu... Daha garibi, teknenin hiç sallanmadan sakin suda duruşu... Bu durgunlukta insan güvertede yürürken sanki düşecekmiş gibi oluyor.

Ve içimde sonsuz bir huzur... Tam on üç yıl evvel, bir gün bu sulara kendi kotramla geleceğime dair kendi kendime verdiğim söz, bugün hakikat oldu!...

KARAYİP ADALARI

Her uzun yolculuk sonunda bir limana varınca, ilk birkaç gece normal, rahat bir uyku çekmek mümkün olmaz. İnsan sallanmayan yatağı yadırgıyor. Sanki yoldaymış gibi gene tavşan uykusunda olup, acaba rüzgâr mı değişti, tekne rotasında mı, yoksa etrafta gemi mi var diye, gayri ihtiyarı sık sık uyanıyor. Barbados'ta da bir aylık deniz hayatından sonra ilk akşam, gecenin ilerlemiş saatleri olduğu halde gözümüze pek uyku girmedi...

Sabah erken kalktık. Adalarda hayat güneşin ilk ışıkları ile başlar. Nitekim biraz sonra gerekli formaliteler için limandan doktor, polis, gümrükçü peşpeşe geldiler. Teknenin ismini okuyan veya bayrağı gören "A... Kısmet" diye hayret ediyor. Hele pasaport polisi: "Kayboldunuz zannettik, bir haftadır radyolar, gazeteler sizden bahsediyor. Haber alınmadığı için âkibetinizden endişe ediyorduk" deyince, bu sefer biz hayret ve merak etmeye başladık. Nereden çıktı bunlar? Gene içimizde bir tereddüt, her halde isim veya başka bir tekne ile karıştırıyorlar. Tam bu ara, Barbados radyosunun ilk ajansında, spiker "Atlantik'te kaybolan Kısmet yatı dün gece limanımıza demirlemiş ve mürettebatı sıhhattedir" haberini verince, gülmek mi lâzım, ağlamak mı, biz de şaşırdık...

Onlar daha yeni gitmiş biz de etrafı topluyorduk. Arkamızdan birisi Türkçe: "Hoş geldiniz, yahu bizi meraktan çatlattınız" deyince, bir irkildik. Yanımıza gelmiş bir sandal içinde, Hürriyet Gazetesi'nin bize yolladığı bir muhabir arkadaş. Meğer bizden haber alınmayınca (ki nasıl alacaklar telsizimiz yok) telâşa düşmüşler... Etrafı lüzumsuz yere velveleye verdikleri için çok üzüldük.

Sahile çıkınca ayrı bir komedi başladı. İskelede gazete ve foto muhabirleri bekli-yormuş. Onların peşinden, radyo ve televizyon ekipleri bastırdı. Ellerinden kurtulmak, Atlantik'i geçmekten çok daha zor oldu...

Barbados'ta Hayat

250 bin nüfuslu bu ufak adanın daima neşeli, güler yüzlü, sempatik ahalisi kıvır kıvır saçlı zenci melezleridir. Hayatı kolayından alıp tadını çıkarmasını iyi bilirler. Gazetelerde çıkan resimlerimizden bizi tanıyıp çarşı pazarda kolumuza girerler, "Hoş geldiniz" diye, zorla bir kahve veya içki ısmarlamak isterlerdi.

On üç yıl evveline nazaran Barbados'u çok değişmiş buldum. 30 bine yakın insanın yaşadığı Bridgetown şehrinin etrafını, güzel bahçeler içinde rengarenk çiçekler arasına serpili villalar doldurmuş. "Carenage" denen bir nehir ağzı, kanal şeklinde şehri ortasından ikiye böler.

Kanalın yanlarında uzanan taş rıhtımlara adalar arasında çalışan yelkenli kocaman guletler, uskunalar yanaşır. Ama bu sarılı yelkenler bugün artık pek kullanılmıyor. Hepsinin kıçından bir egzoz borusu çıkmış. Onların ilerisinde, üst üste bağlanmış rengarenk küçük balıkçı sandalları yanyana yatar. Kıçüstüne, kara, meşin gibi vücutlu yarı çıplak yerli balıkçılar bağdaşkurmuş, koca bir rom şişesi yanıbaşlarında, adaların bir şarkısını mırıldanarak ağlarını tamir ederler...

Kanalın üstündeki geniş ayaklı bir beton köprüden geçince şehrin ana meydanına çıkılır. Meydanın ortasında, kısa kollu beyaz bir ceket ve lacivert etek giymiş, kıvır kıvır saçlarının üstüne bir de kolonel şapka oturtmuş siyahi bir kadın polis geçen arabalara yol verir. Buradan ismi "Geniş Cadde", ama aslında daracık olan şehrin ana caddesi başlar. İki tarafında kocaman dükkânlar, işyerleri, bankalar sıralanmıştır. Her köşebaşında, arabasının üstünü insan kafası iriliğinde yeşil hindistancevizi ile doldurmuş bir seyyar şerbetçi durur. Pala gibi bir bıçakla birkaç darbede koca cevizin bir ucunu keser, içindeki suyunu yarısı buzla doldurulmuş koca bir bardağa boşaltır.

Barbados otobüslerinin de kendine has bir özelliği vardır. Tahta karasörü göz alıcı renklerde boyanmış, bir yanı açık, diğer tarafı camsız kocaman pencereli arabalarda, oturulacak sıralar yanlamasına konmuştur. Açık tarafında, otobüsün boyunca uzanan bir ince basamakta, biletçi cambaz gibi dolaşarak para toplar. Kadın, erkek bütün yolcular birbirleriyle şakalaşır. Zaman mefhumu yoktur. Şoför keyfi istediği yerde istediği kadar durarak yol alır.

Armut biçimindeki alçak adanın doğu sahillerini yılın on iki ayında durmadan döven Atlantik dalgaları, batı kıyalarını rahat bırakmış. Burada göz alabildiğine uzanan kumsal plajlarda, palmiye ve hindistancevizi ağaçları arasında lüks oteller kurulmuş. Her zerresinden hayat fışkıran bikinili siyâhi dilberlerin yanında, güneşten nasibini almaya gelmiş yaşlı turistinşezlonga yığılmış, salkım saçak pörsük vücudu ne kadar tezat şekli eder.

Barbados'ta hayat çok pahalılaşmış. En ufak otelin yemeksiz geceliği 250 liradan (25 USD) başlıyor, biraz lüksü 500 lira. Lokantada bir tabak et yemeği, ekmek dahi dahil olmadan 50 lira. Bu pahalılığa

Amerikalı zengin turistlerin adayı istilâsı sebep olmuş. 13 derece kuzey enlemi üzerinde uzanan adanın yazı ile kışı arasında ancak 4-5 derece bir fark olur. Kasım ile Mayıs ayları arasında gayet mutedil, güneşli, sıcak bir kış mevsimi yapar. Yaz ayları yağmurlu ve bunaltıcı geçer. Kış aylarında, Amerika ve Kanada'yı kasıp kavuran soğuk ve kardan kaçan turistler buraya gelince, her şey ateş pahası olmuş. Adanın turistten başka yegâne geliri şeker ihracıdır. Ziraate elverişli her tarafta şeker kamışı tarlaları göz alabildiğine uzanır.

Karayip Adaları'nın müziği de ahalisi gibi ateşlidir. Hele envayi çeşit bidon ve tenekelerden müteşekkil caz topluluklarının çaldığı meşhur kalipso ve limbolara ayak uydurarak, yılan gibi kıvrılan vücutlarıyla dans eden yerli kızları seyretmek görülmeye değer... Bunların limbo danslarında, yerden bir karış yükseğe konan bir çıtanın altından, coşkun müziğin ritmine uyarak sırt üstü geçmek bayağı bir cambazlık ister. Hele bazı profesyonel dansözler, bu çıtanın üstüne pamuk sarıp gazla ateşe verir. İşte o zaman, yanan çıtanın altından geçerken semâya dikilmiş çıplak göğüs uçları da yanacak diye, erkek seyircilerin yüreği ağzına geliyor...

Bu adalara mahsus (Steel-band) dedikleri, "Teneke orkestralar"ın müzik âletlerini muhtelif ebatta boş bidon ve tenekeler teşkil eder. Meselâ, bir yağ bidonunun üstünü delip bir sopa geçirmiş, buna birkaç da tel takınca olmuş bir kontrbas... Biraz daha ufağı gitar vazifesi görüyor. Davul için tenekenin kıtlığı mı var!... Hem her biri ayrı tonda. Ellerinde bu milyonluk (!) müzik âletleri, şarkı söyleyen kıvırcık saçlı, kömür karası yerli çocuklarına sık sık rastlanır. Bunlarla ne havalar çalmazlar... En ağır bestelerinin, tenekelerle oynak oynak çalmışını Beethowen bir duysa, mezarında bile ayağa fırlar... Üstelik, bu anadan doğma müzisyen çocuklar, "Kalipso" dedikleri ne güzel şarkıları da, bir çırpıda, ayak üstünde uyduruverirler.

Karayip Adaları'na has "Rom" denen kuvvetli içkinin bu sevimli insanların canlı hayatlarına neşe katmakta rolü çok olsa gerek. Bakkal dükkânlarında bile kadeh ile satılan romdan ayaküstü erkek kadın gelip geçerken bir tane yuvarlar. Şeker kamışı maltından imâl edilen rom alkol derecesi yüksek, kuvvetli bir içkidir. Yalnız Avrupa barlarında satılan tentürdiyot renkli romla bu adalardaki rom arasında, koca okyanus kadar fark vardır. Meselâ, Barbados'un meşhur romu soluk sarı renkte, içimi de çok daha hafiftir. Karayip Adaları'nda bu içkinin "Rom Panç" denen çok orijinal bir kokteylini hazırlarlar. Romun içine taze meyva suyu, umumiyetle limon suyu, biraz şeker şerbeti, bol buz koyup, üstüne muskat rendelerler. Bir de bunların içine şekerlenmiş kokteyl kirazı atılınca bu sıcak iklimde içimine doyum olmaz... Bizim rakı stoku artık nihayete eriştiğinden, buradan

itibaren Pasifik ortalarına kadar, “Rom Panç” üzerine çalıştık.

St. Lucia

Güney ve Kuzey Amerika kıt’aları arasında, yüzlerce irili ufaklı Karayip Adası, bir yay şeklinde uzanır. Bunlara ayrıca “Batı Hint”, “Antiller”, “Rüzgâraltı”, “Rüzgârüstü” adaları da denir. Bu adaları Christoph Colomb, 1492 ilâ 1504 yılları arasında yaptığı dört seyahatte keşfetmiştir. O zamanlar büyük kâşifin fikri, Avrupa’dan batıya doğru giderek Hindistan’a, Asya kıtasına varmaktı. Bundan mütevellit, önüne çıkan bu adalara, Hindistan’a vardığını zannederek “Batı Hint Adaları” ismini vermiş. Bunlarla Panama arasında uzanan geniş denize de “Karayip Denizi” denir.

Panama’ya dümdüz kısa yoldan gitmeyip, “Rüzgârüstü” Adaları’nı da mümkün mertebe görebilmek için, 20 Ocak 1966 Perşembe günü Carlisle koyundan ayrıldık. İlk uğrağımız olan kuzeybatı yöndeki Saint Lucia Adası, 120 mil mesafede. Bu adalar arasında, ticaret rüzgârları huniden geçmiş gibi canlı eser. Firişka bir poyraz önünde Kısmet, limanda kaybettiği günlerin sanki acısını çıkartacakmış gibi dolu dizgin koşmaya başladı. Sabaha karşı adanın güney ucundaki Moule a Chigue feneri pruvamızda çakmaya başladı. Hava ağarırken burnu döndük.

Güneşli, açık, pırıl pırıl bir gün. St.Lucia, Barbados’un aksine dağlık, tepelik bir ada. Tâ zirvelere kadar yemyeşil vahşi ormanlarla kaplı. Ufak koylarla menevişli sahillerinde muz ve hindistan cevizi ağaçları denize kadar inmiş. Adanın kuytusunda su sakin, rüzgâr kırık. Kıyıya yakın keyifle çıkıyoruz. Hemen deniz kenarından leblebi külâhı gibi 800 metre irtifaa yükselen Büyük ve Küçük Piton tepeleri zirvelerinekadar koca ağaçlarla kaplı. Onların dibinde, tabii kükürt ocaklarıyla meşhur Soufriere köyü yatıyor.

Etrafımızda uçanbalıklar sürü halinde havalanmakta. Acaip biçimli yerli balıkçı kayıkları ok gibi yanımızdan geçiyorlar. Bunları “Gomi” denilen gayet geniş gövdeli bir ağacın içini oyarak yaparlar. Bordasını yükseltmek için iki yanına parampet gibi bir sıra tahta çakıyorlar. Dört koşe bir de yelkeni var. Bunların kıçına bir siyahi yerli oturmuş, seyirtme ile balık avlıyor. Hele bazıları bir asma motor takmış, şeytan süpürgesine binmiş cadı gibi yanımızdan geçip gidiyorlar...

St. Lucia’nın merkezi ve limanı Castrie, adanın kuzeybatı ucunda, dar, yılan gibi kıvrılan bir koyun nihayetinde. Bu boğazın iki tarafında mercan dökünüleri olmasına rağmen kolaylıkla gözüken kerteriz

fenerleri sayesinde rahatlıkla içeriye giriliyor. Koyun sağ tarafındaki yamaçta güzel villalar ağaçların arasına serpilmiş. Bilhassa bu tepeler 19. asrın başlarında İngilizlerle Fransızlar arasında geçen çok kanlı savaşlara sahne olmuş. Hâlâ o zamandan kalma siperler mevcut. Ada tam on altı defa el değiştirdikten sonra, 1814'ten beri İngiliz idaresinde kalmış. Asırlar önceki Fransız etkisi bugün gene bariz bir şekilde göze çarpar. Birçok kasaba, köy, yer isimleri Fransızca. Ayrıca, yerlilerin konuştukları "Patois", Fransızca, İngilizce ve Afrika dillerinin karışımı bir lisandır.

Avrupalı medeni (!) beyazlar, bu adaların Kızılderili yerli ahalisini Küba, Dominika gibi büyük adalardaki altın madenlerinde çalıştırmak üzere toplayıp götürünce, nesilleri kurumuş. Sonra bu adaların da kendi zenginlikleri anlaşılıp şeker kamışı, muz ziraati başlayınca, Afrika'dan topladıkları zenci esirleri buralara getirmişler. Bugünkü nesil işte onların karışımı bir melez. Bunlar hıristiyan olmakla beraber, bilhassa köy ve ücra yerlerde yaşayanlar eski itikatlarına gene bağlıdır. Meselâ sihire çok inanırlar. Ev yapmak, tarlada tohum dikmek, mehtabın on dördünde yapılan merasimlerle başlar. Sabahlara kadar tamtamlar çalar, ateşler yakılıp eski danslar oynanır. Öğleden sonraları denize girmez, ütü gibi ev işi yapmaz, Pazar günü toprakla uğraşmazlar. Bugün Karayip Denizi'ndeki adalarda, araları bu kadar yakın olmasına rağmen, müstemlekeci devletlerin örf ve âdetlerinin de tesiri ile birbirine benzemeyen ayrı ayrı kavimler yaşar.

Ufak rıhtımının önünde demirlediğimiz Castrie'yi, eski, küçük bir şehir tahayyül etmiştik. Meğer 1949 ve 1951 yıllarında çıkan iki büyük yangın eski şehri tamamen yakıp yok etmiş. Onun yerine bugün, muntazam yolları, kocaman dükkân ve temiz evleri ile yepyeni küçük bir şehir doğmuş. Yeni şehrin kenarından geçen kuru bir dere üstündeki tahta köprüden gecekondu kısmına geçilir. Romu çekmiş çakır keyif kadınlar balık almak için sahilde bekleşip, gelip geçene takılırken, çıplak, kömür karası yerli çocukları keçi, köpek, domuz yavrularıyla sarmaş dolaş yerlerde yuvarlanırlar...

Muz ve hindistancevizi St.Lucia'nm yegâne gelir kaynağıdır. Castrie'nin büyük pazar yerini şimdiye kadar görmediğiniz, yemediğimiz, bir sürü değişik sebze ve meyvelerle dolu bulduk. Karayip Adaları'ndan itibaren, artık bu yaşa kadar alıştığımız Akdeniz sebze ve meyvelerine veda edip, yerine tropikal iklimde yetişen ve yol boyunca bulabileceğimiz yiyeceklere alışmaya başladık. Meselâ "Yam" kök şeklinde yetişen patatesin ağababası, çok daha irisi oluyor. Buruk bir tadı var. Tatlı olanı da var, onun rengi sarımtırak. Bazısının kabuğu kırmızı. Yerliler bunu toprağa gömüp pişirirler. Biz de patates

niyetine kullanıyoruz.

“Plantain” ise muzun başka bir nev’idir. İlk günler çarşıda muz diye alıp yemeye kalkınca yerliler bizimle alay etmişlerdi. Meğer tavası olurmuş. Pişince lezzetli. Sonraları alıştık, bol bulunca bayağı muzu bile tava ederdik. Tabii artık hindistancevizi bol ve yol boyunca teknede üç yıl eksik olmadı. Tazesinin suyu serinletici, olmuşunun ise marifetlerini, hele Pasifik adalarına varınca daha iyi anladık. Bu sıcak iklimde, limonun yerine onun daha küçüğü ve başka bir nev’i olan “Lime” (Laym) çok bol yetişir.

Castrie’de liman formaliteleri bitince, tekneyi girişteki ufak Vigie koyuna götürdük. Daha bir sürü yat demirlemiş. Koyun sahilinde her türlü ihtiyaca cevap veren bir de marina mevcut, içinde telefon, telgraf kolaylığı, her türlü taze ve dondurulmuş yiyecek satan bir dükkanı, duşlar, hatta çamaşır makineleri dahi var. “Omoo” adlı yatlarıyla, dünya seyahati yapmış Belçika’lı denizciler, Van de Wiele çifti de yeni tekneleri ile yanımızda demirli. Ahbap olduk. Lâf arası, Castrie’ye 2-3 mil mesafedeki Marigot koyunda bir Türk’ün otel işlettiğini söylediler. Biz de, ertesi sabah hemen oraya gittik.

Karayip’te Bir Türk’ün Oteli

Marigot koyu, 70-80 metrelik bir girişten sonra genişleyerek 1 milden fazla içeri doğru giren bir koy. Bunun nihayetinde daracık bir boğaz daha var. Bu boğazın iki tarafında palmiye ağaçları yarı bellerine kadar denize eğilmiş, sakin suda kendi akislerini seyreder. Yapraklarına sürtünerek bir kaç yüz metre kutrunda, bir havuzdan farksız olan ikinci koya geçip demirledik.

Altımızda üç kulaç su masmavi, billur gibi, dipte yatan zincirin baklalarını sayacak kadar berrak... Bu gölün etrafını hindistancevizi, palmiye, muz ağaçlarıyla kaplı tepeler çevrelemiş. Yamaçta birkaç villâ ağaçlar arasına saklanmış, açık deniz gözükmüyor bile. Zaten eski yelken devrinde korsan tekneleri gelip burada saklanırmış. Hattâ dışarıdan gözükebilecek uzun direklerini ağaç yaprakları ile sararak gizlerlermiş.

Bir müddet güvertede oturup bu güzelliği seyrettik. İnsanın daha güzel bir yeri tahayyül etmesi bile zor. Bu cennetin ortasında Kısmet dolgun bir kadın göğsünü süsleyen bir pırlanta gibi kaldı...

Bota atlayıp girişteki büyük koyun sahilindeki otele gittik. Yerli malzeme ile sazdan yapılmış amerikan barı, lokanta ve yanında güneşlenmek için balkonu, kazıklar üzerinde denize doğru çıkmış.

Arkadaki yamaçta ikişer odalı bungalolar rengârenk çiçek ve koca ağaçlar arasına serpilmiş. Bir garsonla otelin sahibini çağırttık. Biraz sonra esmer, orta boylu, tam bir Anadolu çocuğu koşarak geldi. Önce bizi, sonra Kısmet'teki bayrağı görünce ne söyleyeceğini şaşırıp gözleri dolu dolu oldu.

Mazlum Aras yirmi yıl evvel tahsil için geldiği Amerika'da yerleşip evlenmiş. Geçen yıl tatilini geçirmek için uğradığı St.Lucia da, Marigot koyuna hayran olup, bir ortak ile beraber oteli satın almış. Pek sevimli ve biraz da Türkçe bilen karısı ve iki kızı ile beraber şimdilik burada yerleşmişler. Bizi iki gün bu cennetten kalma köşede misafir ettiler. Daha uzun kalmamız için ısrarlarına rağmen vakit ilerliyor, programımıza uymamız lâzım. İstemeye istemeye ayrıldık.

Balinalara Çarpıyorduk

26 Ocak Çarşamba günü sabah erken 40 mil mesafedeki Martinique Adası'na yelken bastık. Yol üstünde birkaç ufak ada. Hava sıcak. Canlı bir poyrazla Kısmet küpeştesi suda, dans eder gibi koşuyor. Sık sık güverteye çırpıntı atlamasına rağmen güneş kuvvetli, kuzeydeki kıştan, müthiş soğuklardan havadis veren radyoyu gülerek dinliyoruz.

Birden önümüzde kocaman iki kütük belirdi. Çarpmamak için dümene sarıldık, ancak yanlarından sıyrılabiliyoruz. Kütüğe benzettiğimiz şeyler tekneden büyük iki tane balina... Her nefes alışında kafasının tepesinden fıskiye gibi su püskürtüyor. Kısmet'in bu kadar yakınlarından geçmesine hiç aldırmadan tembel tembel yüzüp geçtiler...

Martinique Adası

Akşamüstü, adanın güneybatısındaki büyük koyun sahillerinde kurulmuş Fort de France şehri önünde demirledik. Fransız idaresindeki Martinique gayet bakımlı, güzel bir ada. Her tarafta muz ve ananas bahçeleri göz alabildiğine uzanıyor. Şehir bir ışık seli içinde. Muntazam bulvarlar, burun buruna park edilmiş otomobiller, her türlü Avrupa mallarıyla dolu koca dükkânlar, etrafı saran Fransız parfüm kokusu... Kendimizi bir an, Akdeniz kıyılarındaki bir Fransız şehrinde sandık. Boşuna Fort de France için Karayip Adaları'nın Paris'idir dememişler...

Sahil boyunca uzanan geniş rıhtım akşam üstü cana yakın siyahi dilberlerin, melezlerin piyasa yeri... Rıhtımın nihayetindeki bir burun üstünde kocaman St.Louis Kalesi denize doğru çıkmış. Onun yanında

büyük Savane Meydanı ve ortasında Napolyon'un karısı Josephine'in heykeli,doğum yeri olan koyun karşısındaki Les Trois İlots'ya doğru dalgın dalgın bakıyor.

Yerli ahalisi neşeli, temiz pak, kendilerine has bir Fransızca konuşuyor. Eğlenceye çok düşkünler. Şubat ayındaki karnaval bir türlü bitmek bilmezmiş. Orijinal yerli dansları pek hoş. Bunda kadınlar parlak renkli elbise giyer, başına dört köşe bir eşarp bağlar. Bu eşarbın bağlanış şekli, daha doğrusu açıkta bırakılan uçları ayrı bir mâna taşır. Meselâ eşarbın bir ucu dışarıda bırakılıp diğer üç köşe içeri kıvrılmışsa: "Kalbim açıktır" manasına, gelir. Eğer iki uç dışarıda kalmış ve gözüküyorsa, "Sözlüyüm..." demektir... Üç uç, "Beni rahatsız etme, evli ve mesudum", dört ucu da dışarıdaysa, "Gönlümde bir kişi için daha boş yer var..." manasında sinyaldir!...

Büyük çarşı yerinde envai çeşit Akdeniz sebze ve meyvelerini görünce, arsız çocuklar gibi hepsinden, yiyebileceğimizden çok daha fazlasını aldık. Hele kıtır kıtır Fransız ekmeği...

Cuma sabahı Fort de France'dan demir alıp adanın batı sahillerini takiben yükseliyoruz. Mont Pelee Yanardağı'nın zirvesi, 20. asrın en büyük facialarından birine sebep olmanın utancı ile bulutlar arasında saklı... Martinique'in eski merkezi ve Karayip Adaları'nın en şirin şehri diye anılan St.Pierre, Mont Pelee'nin dibinde güzel bir sahil şehri imiş. 1902 yılının bir Mayıs sabahı, müthiş bir gürültü ile indifa eden Mont Pelee'den fışkıran gaz ve sıcak buhar, birkaç saniye içinde, 30 bin kişilik şehrin bütün sakinlerini öldürüp bir harabeye çevirmiş. Sadece hapishanedeki bir hücre mahkûmu sağ kurtulmuş bu felâketten. Limandaki bütün gemiler kaçmaya vakit bulamadan batmışlar. Yalnız bir tanesi, demir zincirini keserek kaçar ve bu kötü haberi St Lucia'ya bildirir. Bugün önünden geçtiğimiz bu viran şehir, hâlâ o günün mâtemine bürünmüş gibi... Boş sokakları uzaktan dahi insanın içerisine bir ürperti veriyor...

Dominica Adası

Martinique'den sonra önümüzde Dominica Adası bulunuyor, iki ada arasında, 70-80 metre önümüzde, gene iri bir balina biz yaklaşırken suya daldı. Koca kuyruğu havada bir yarımdaire çizip suya gömülürken dört tarafından su sütunları yükseldi.

Geceyi Dominica Adası'nın kuzeybatı ucundaki büyük ve mahfuz Prince Rupert koyunda geçirmeyi tasarlamıştık. Atlantik dalgalarına kapak olmasına rağmen, bu adaların batı sahillerini ölü denizler

devamlı döver. Ancak mahfuz koylarda demirlenebilir. Nitekim biz Barbados'ta iken, 45 tonluk koca bir Amerikan yatı, bu ölü dalgaların tesiri ile demir tarayıp karaya vurmuş, parçalanmıştı...

Kısmet Dominica'nın kuytusuna girince rüzgâr kırıldı. Hava kararmadan demir yerine ulaşabilmek için makineyi çalıştırmak istedik. Lâkin gır, gır, gır, paşazadenin bir türlü gönlü olmaz... Egzoz borusunu kapadığımız halde gene makineye su girebileceği hiç aklımıza gelmedi. Belki makineden anlayan birini buluruz ümidi ile, mecburen adanın alt ucundaki merkezi Roseaux kasabasına yol verdik. Orası da soluğanlara açık bir koy, üstelik su çok derin. Çaresiz tahta iskelenin 30 metre önünde, 12 kulaç suda demirledik. Dip uçurum şeklinde birden derinleşiyor. Demir tararsak tekneyi ölü denizler kapıp hemen sahildeki kayalara oturtacak...

İskelede adalar arasında çalışan bir gulet bağlı. Makinistinin yardımını istemek için hemen botu atıp gittim. Kaptanı, makinede çalışan üç zenci gencini yanıma verdi. Gene mahut dert, kaverne su girmiş. Çocukların da yardımı ile silindir kapağını söküp içeriye giren suyu temizledik. Çalışmaya başladığı zaman vakit gece yarısını çoktan geçmişti. Demir alıp biraz altımızda, yerli teknelerin demirlediği daha sığ ve karadan açık bir yere geçtik. Sabah erken Prince Rupert koyuna doğru sahili takiben yol verdik.

Bir İngiliz sömürgesi olan Dominica, Karayip Adaları arasında hem tabiat, hem de ahalisi bakımından en vahşi ve en az gelişmiş olanıdır. Yüksek dağları balta girmemiş ormanlarla kaplı. Bu adaların ilk yerlileri, Güney Amerika kıtasından adadan adaya geçerek geldikleri tahmin edilen Kızılderililerdir.

"Karip" denen bu ırk eski zamanlarda gayet cengaver, aynı zamanda yakaladıkları düşman esirlerinin etine de pek düşkün bir kavimmiş.. . Asırlarca beyazları Dominica'dan uzak tuttuktan sonra, onlar da zamanın top tüfeğine boyun eğip içerlere çekilmişler. Bu adada onların kanından gelme küçük bir zümre vardır. Bu nesli muhafaza için, Dominica Adası'nın doğu kısımlarında, doğru dürüst yolu olmayan ormanlık bir mıntıka ayrılmış ve Karip'ler oradaki bir köyde yaşarlar. Bu köyde başkalarının yerleşmesi yasaktır. Karip ırkı, zencilerin tersine, düz ve uzun saçlı, Çinli gibi çekik gözlü olup Moğol tipine benzerler. Sayıları ancak birkaç yüz kalmış bugün...

Öğleyin Prince Rupert koyunda demirledik. Büyük koyun etrafı muz ve hindistancevizi bahçeleri ile çevrili. Sahilde ufak bir köy var. Portsmouth köyü. Yalnız yerliler yaşıyor, hiç beyaz yok burada. Ağaçlar arasında yerden bir metre yüksekte kazıklar üstüne yapılmış,

bir iki odalı tahta evler. Tayfunda deniz kabarmasına karşı böyle yüksek yapıyorlar evleri. Aynı zamanda rutubetten de koruyor. Her iki evden bir tanesi de kilise, hem de ne isimler...

Sahilde içi oyma kayıklar, yanlarında balıkçılar ağ, sepet örmekle meşgul. Burada balığı sazdan örme dört köşe sepetlerle tutuyorlar. Koyun çeşitli yerlerine atılan sepetlerin huni biçiminde, balıkların girip de çıkamayacağı bir giriş deliği var.

Köyü gezerken 4-5 yaşında bir zenci çocuğu resmini çekmemizi istedi. Gönlünü almak için çektim. Yandaki evden yaşlı bir kadın fırladı: “Bu benim oğlum. Resmini çektiğin için bir dolar vereceksin” diye tutturmaz mı?... Ticaretin yolunu bulmuşlar!...

Antigua Adası

30 Ocak Pazar sabahı, 100 mil mesafedeki Antigua Adası’na doğru demir aldık. Güzel bir gün, tatlı bir poyraz. Bu Karayip Denizi tayfun mevsimi hariç, yelken tekneleri için hakikaten bir cennet. Bir sürü irili ufaklı adalar, birbirinden güzel koylarla süslü. Ne yazık ki daha fazla vaktimiz yok. Rüzgâr mevsimleri dolayısiyle, en geç Martta, Panama’dan Pasifik Okyanusuna açılmamız lâzım.

Öğleüstü Guadeloupe Adası’nın kuytusuna girdik. Sahile yakın yükseliyoruz. Fransız idaresindeki Guadeloupe’un 300 bin nüfusu var. Batı Hint Adaları’nın en büyüğü. Araları ancak sandalların geçebileceği bir sığ boğaz ile birbirinden ayrılmış iki adadan müteşekkil...

Gouadaloupe’un merkezi Basse-Terre, açık bir koyun sahillerinde kurulmuş büyük bir şehir. Gece yarısı adanın kuzeyindeki mercan kayalarını geçiyoruz. Bu gece mehtabımız da büyüyüp yarım olmuş, geç saatlere kadar bize yoldaşlık etti. Miço’nun keyfi yerinde, dümende oturanın kucağında oturup, güya o da beraber vardiya tutuyor...

Sabaha karşı Antigua’nın altına vardık. Yelkenleri indirip havanın ağarmasını bekliyoruz.

English Harbour, adanın güney kıyılarında, girişi uzaktan çok zor belli olan bir koyun nihayetinde. Gün ışıyıp sahile yaklaşınca, koyun ağzındaki eski kale harabeleri gözükmeye başladı. Koca bir yat peşimizden geliyor. Koy içeriye doğru 90 derecelik dar bir dirsek yaparak yılan gibi kıvrılıyor. Çok büyük yatlar dış koyda kalıyor. Her havaya mahfuz içeri koyda, irili ufaklı birçok tanınmış yatın arasında,

“Kısmet” de demirledi.

Eski yelken devrinde pek meşhur olan English Harbour, büyük Ingiliz donanmasının Karayip sularında asırlarca üslendiği bir koydur. Amiral Nelson yıllarca burada kumandanlık yapmış, bir tersane, tamirhane ve yelken dikim yerleri kurmuş. Bugün, bütün buraları yeniden restore edilip, kendi kaldığı ev müze olarak muhafaza edilmiş. Akşamları, tarihi yerler ışıklandırılıp, karşı sırttaki bir açık hava anfiteatrında, Nelson’un hayatını renk ve seslerle canlandıran eserler oynanıyor.

English Harbour’da, ufak bir otelden başka etrafta alış veriş yapacak bir dükkân dahi yok. Son yirmi yıldır, Nicholsons firması burayı kiralık yatlar limanı haline sokmuş. Her boy ve cinste yelkenli veya motorlu tekneleri kiraya veriyor. Burada dünyanın en tanınmış denizcilerinden “Wanderer” isimli tekneleri ile iki kere dünya seyahati yapmış Eric ve Suzan Hiscocks, ayrıca Caldwell’ler ve Humprey Barton’la karşılaştık. Onlar da kendi yatları ile gelmişler.

Gelişimizin ikinci akşamı, koya girerken rastladığımız Kanada bandralı, 280 tonluk, 45 metre boyundaki meşhur Bluenose yatında, koydaki bütün kotra sahipleri için bir kokteyl parti verildi. On dört mürettebatlı bu şahane yatın yıllık bakım masrafı bir milyon lira (100.000 USD) tutuyormuş!...

Antigua diğer adalara nazaran daha alçak, ormanı da pek yok. İngiliz müstemlekesi olan adanın merkezi St.John şehri buraya 20 kilometre mesafede. Bir gün alışveriş için gittik. Yol rengârenk çiçeklerle süslü, ufak, temiz köyler arasından geçiyor. Adanın en büyük sıkıntısı su yokluğu. Hele bu yıl kış mevsimi pek kurak geçmiş, her çeşme başında çoluk çocuk sıra bekliyor. Bu adalarda yerli kadınlar bütün eşyasını başlarının üstünde taşır. Koca su kovasının altında, kırbaç vücutlu zenci kızların kalça sallayarak öyle ahenkli bir yürüyüşleri vardır ki...

Antigua’da hafta sonuna kadar kaldık. Las Palmas’tan beri boya ve tamir için vakit bulamamıştık. Onları onardık, vernikler tazelendi, çarmık tellerine kaynamış bezirle vernik çektik. Bu sıcak iklimde güneş, tuzlu su, rutubet, hiçbir şeyde hayır bırakmıyor, hemen çürütüveriyor.

St. Barths

5 Şubat Cumartesi akşamüstü, English Harbour’dan ayrılıp, 90 mil mesafedeki St.Barthelemy (kısası St.Barths) adındaki küçük Fransız Adası’na yol verdik.

Önümüzde şahane bir gurup... Ufka yaklaşmış güneş, lâcivert denizin üzerinde koyu kırmızı tüllere bürünmüş. Kırmızı renkler yükseldikçe yerini turuncu ve altın sarısına bırakıyor. Ve nihayet tepelerde mavi ile karışıp yok oluyor... Birkaç kaz kanadı bulut bu renklerin aksi ile boyanmış... Mehtabın on dördü. O da arkamızda Antigua'nın tepeleri üzerinden mağrur mağrur yükselmekte.

Kolayına hafif bir rüzgârla bütün gece yol aldık. Gün ağırırken, üç tepeden müteşekkil St.Barths önümüzde seçilmeye başladı. Dümeni Oda'ya bırakıp yaklaşana kadar biraz uyumak için kamarada uzandım. Daha yeni dalmıştım ki, bizim vardiya zabitinin seslenmesi ve aynı anda teknenin âni bir bora ile omuzunun üzerine yıkılması ile yerimden fırladım. Rüzgâr yıldızdan, tam kafadan fırtına şeklinde bindirmiş, küpeşte sular içinde. Kısa aralıklı, dik dalgalara Kısmet her baş vuruşta, çırpıntı direk yarısına kadar yükseliyor. Bir aydır güzel havalara alışmış, liman ve adalar arasında kamaranın tanzimini biraz ihmal etmiştik. Yerinden fırlayan bir zeytin kavanozunun kapağı açılmış, içindekiler yerlerde, üzerinde birkaç kitap...

Tam adaya yaklaşırken kuvvetli bir yağmur kara bir perde gibi önümüze indi. Etrafı tehlikeli mercan kayaları ile çevrili adayı gözden kaybettik. Yaklaştığımız yönde mercan döküntüleri bu sahilden iki mil açığa kadar çıkar. Hiçbir taraf gözükmüyor... Bir ara yağmur hafifledi ve adanın silüeti, zayıf da olsa belli oldu. Kuytusuna girince kaba denizlerden kurtulduk.

Adanın güneybatısındaki limanı Gustavia, ancak birkaç yüz tonluk motorların girebileceği küçük bir liman. Önüne varınca, bir sür'at motoru ile Yat Kulübünün müdürü, bize sığlıkları göstermek üzere yanımıza geldi. Havuz gibi limanın içinde, omurganın altında iki karış su, üç kotranın arasında demirledik. Uzaktan gelişimizi kulüpten görüp bir de hoş sürpriz hazırlamışlar. Yat kulübünün önündeki bayrak gönderinde limanda misafir yatların bayrakları çekili. Ama bu küçük adayı, bir gün, bir Türk kotrasının ziyaret edeceği hiç akıllarına gelmemiş; hemen bir Türk bayrağı da bulamamışlar. İngiliz, Amerikan, Kanada bayrakları yanında, "Türkiye "yi de, 7 işaret flaması ile göndere basmışlar!...

İki bin küsur nüfuslu şirin kasaba limanın etrafını çeviren iki sıra evden müteşekkil. Temiz beton yollar, kagir kırmızı kiremitli villalar. Zenci hemen hemen hiç yok kadar az.

St. Barths serbest liman. Hiç gümrük alınmadığı için bilhassa sigara ve içki çok ucuz. Bu ufacık kasabada koca koca ticarethaneleri görünce insan önce şaşırıyor. Bütün geliri kaçakçılık!... Diğer Karayip

Adaları'na kaçak sigara, içki buradan gidermiş. Biz de iki kasa rom, bir yıl yetecek kadar sigaramızı aldık. Buna mukabil taze yiyecek müthiş pahalı. Ada susuz, ancak yağmur suyu ile idare ettiğinden hiç bir şey yetişmiyor. Bütün yiyecek uçak veya guletlerle diğer adalardan getiriliyor.

Bilhassa Panama'dan sonraki uzun Pasifik yolculuğumuzda saat ayarını muntazam alabilmek için, burada kısa dalgası çok kuvvetli transistorlu bir radyo aldık. W.W.V. Amerikan istasyonundan, günün 24 saatinde her beş dakikada bir verilen saat ayarını artık kolayca alabiliyoruz. Dolayısı ile daima bir endişe mevzuu sırtımızdan kalkmış oldu.

Biz gelirken başlayan fırtına tam altı gün göz açtırmadan devam etti. Atlantik'te çok kuvvetli bir fırtınanın hüküm sürdüğünü, hatta koca bir tankerin ortadan ikiye bölündüğünü radyo söyledi. Buraları da onun etkisi altında. Ufak liman gayet mahfuz, dip kum, iyi demir tutuyor. Rüzgâr içeride deniz kaldırmadığı halde, fırtınanın kuvvetli bir anında, zincire bossa tuttuğum 10 milimlik iki naylon halatın ikisi birden koptu!

Kaldığımız bir hafta zarfında, önümüzdeki 1100 millik Panama yolculuğu için gündüzleri tekneyi hazırlıyor, akşamları da diğer arkadaşlarla bir kotrada toplanıp sohbet ediyorduk. Nihayet hafta sonunda fırtına hızını alıp yerini normal ticaret rüzgârlarına bıraktı.

KISMET PASİFİK'E ÇIKIYOR

14 Şubat 1966 Pazartesi günü, son bir buçuk ayımızı geçirdiğimiz Batı Hint Adaları'na veda edip, Panama'ya doğru yelken bastık. Gece St.Barths'm 25 mil altındaki Saba Adası'nın yanından geçiyoruz. Denizden 600 metre irtifaa mantar gibi çıkan eski bir yanardağ. Adanın bin kişilik ahalisi geniş ve sönmüş kraterin içindeki bir köyde yaşıyor.

Saba Adası'nın altında, dik deniz kaldıran 15 millik bir sığlığı geçtikten sonra, ertesi sabah, ikiz yelkenleri hazırlamaya başladık. Oda dümende, ben de baş tarafta onların donanımını takıyorum. Atlantik'i geçerken bumbalarım ana istralyaya raptediyorduk. Her ne kadar yelkenler bu şekilde daha iyi çalışıyorsa da, kullanması zor ve teli büküyor. Şimdi bumbaları direğe vidaladığım bir demir lamanın iki ucuna takıyoruz. İkiz yelkenleri güverteye çıkartıp yumak halinde direk dibine sıkıştırdım. Bumbaları yerine taktıktan sonra kıç tarafa gelmiş, iskotalarını ayarlıyordum. Bir ara, yelkenlerden birinin teknenin ani bir yalpasında denize düşüp, yanımızdan geçtiğini gördük. Hemen döndükse de bulamadık. Battı, gitti. Bir anlık tedbirsizlik bize bir yelkene patladı. Düşenin yerine normal floğu bastım. Her ne kadar bu yelkenler aynı eb'adda değilse de dümende devamlı oturmaktan daha iyi.

Üçüncü günden itibaren rüzgâr kuvvetlenmeye başladı ve bir hafta devamlı 6-7 kuvvetinde esti. Bazı günler kısa süreli yağmurla karışık bir bora yapar, sonra gene normal haline dönerdi. Ticaret rüzgarları, Batı Hint Adaları'nı geçip Karayip Denizi'ne girdiği zaman, dar bir sahaya sıkıştığından, bilhassa Ocak ve Şubat aylarında çok daha kuvvetli eser. Batıya, Panama'ya doğru yaklaştıkça rüzgârın yönü değişir. Adalar civarında gündoğu-suna kaçan poyrazken, Panama körfezinde yıldız-poyraza dirise eder. Akıntılar da batıkarayel istikametinde akar.

Rüzgâr kıç omuzluktan estiği günler ikiz yelkenler iyi randıman vermiyor. Onların yerine fırtına yelkeni ve bocrumu basıyoruz. O zaman dümende oturup yelken zevkini çıkartırdık. Umumiyetle hava açık, masmavi bir gök ve altında üstü bembeyaz köpük içinde lâcivert bir deniz... Gene küme küme bulutçuklar batıya doğru yorulmadan uçuşurken, Kısmet iki yanma açılmış yelkenleri ile, bir kelebek gibi, güneşin ardından koşar durur...

Baş taraf müstesna güverte daima ıslak. Beş dakika dışarıda kuru

oturmak mümkün değil. Yanda çatlayan her dalganın serpintisi olduğu gibi üstümüzden geçer. Bereket hava sıcak ve güneşli, köseleyedönmüş sırtımızda deniz suyu tuzdan hareler bırakarak hemen kurur...

Kuvvetli rüzgâr dik ve dar aralıklı denizi de beraberinde getirdi. Tekne çok sert yalpaya düşüyor. Kamaradaki yalpa saati, çok kereler 40 dereceyi geçmiştir bu yolda. Bazen yanda çatlayan dalgalar kamarayı yalayıp geçer. Hele bir gece, münasebetsiz bir tanesi yarım aralık kaportadan içeri bir şarıltı ile olduğu gibi kuzinaya indi, içeride ise, fazla yalpadan ayağını karşı ranzaya dayamadan oturmak mümkün değil, insan bir an boş bulunsa kendini havada buluyor. Bütün seyahat boyunca oturduğum yerden iki kere bu Panama yolunda düştüm.

Bir gece etrafı kontrol için kalktığımız zaman, Miço'yu güvertede ufak bir deniz kuşunun karşısına oturmuş, merakla onu seyrediyor bulduk. Siyah, kırçıllı kuş ayağından yaralı imiş. Alıp üstü örtülü botun içinde birkaç gün baktık, iyileşince yine koyverdik.

Yol boyunca Miço'nun keyfine diyecek yoktu. Her gece Neptün tarafından uçanbalık ziyafetinde... Sabahları başüstünü gece yediği balıkların pulları, kanatları ile dolu, harp meydanına dönmüş bulurduk. Bir gece yiyemeyip de içeri getirdiği altı tanesini elinden alıp sakladım. Bazen balıkları yatağın altına saklayınca kamaranın içi leş gibi kokuyor... Buluncaya kadar bize akla karayı seçtirir... Kendisinin de pek kuru kaldığı yok. Güverteye her çıkışında dalgalarla ıslanır. Tuzlu tüylerini yalamaktan dili kabardı garibin. Bütün gün uykuda. Yalpada yuvarlanmamak için bir de yeni yer bulmuş kendine: başaltındaki naylon halat rodasının içi!... Gün geçtikçe de azgınlığı artıyor. İç güveyisinden farkı yok. Yiyip, içip, oynasın. Hava varmış yokmuş, umurunda mı!... Güneş batarken iyi saatte olsunlar üşüşüyorlar başına, işte o zaman, sarılı yelkenlerin üstünde bir aşağı bir yukarı şeytanları kovalamaya başlar. Oynarken denize ha düştü, ha düşecek diye bizi heyecan içinde bırakır. Bir düştü mü, bir daha bulunma ihtimali hiç yok.

Açık Denizde En Büyük Tehlike

Açık denizlerde fırtınadan çok daha mühim iki büyük tehlike vardır Biri denize düşmek, diğeri de yangın. Denize düşme her an olabilir. Durgun havada da insanın ayağı kayar veya muvazenesini kaybedebilir. İkimizin beraber güvertede oturduğu zamanlar nadirdir, dolayısı ile kamaradakinin düşenden haberi bile olmaz. Zaten düştüğünü görse de, gece karanlığında bulup kurtarmasına hiç ihtimal yoktur. Gündüz ise, dalgalar arasında görünmek şansı, eğer o zamana

kadar da bir köpekbalığı tadımıza bakmamışsa, yüzde bir dahi değildir. Hele böyle ikiz yelkenlerle giderken teknenin manevra kabiliyeti hiç yoktur. İlk zamanlar kötü havalarda bir kemer ve ucundaki iple kendimizi daima bir yere bağlardık. Ama zamanla insan kanıksayıp, bunu ihmal ediyor.

Yangın ise her tedbire rağmen gene çıkabilir. Gerçi üç tane yangın söndürme cihazı taşıyorsak da, ani ihtiyaçta çalışmayabilir veya insan kendini kaybedip paniğe kapılabilir. Denizin ortasında tekne de yandı mı, neticesini tahayyül etmek zor olmasa gerek!... İyi tanıdığımız bir Fransız denizcisi, Romance adlı teknesi ile yalnız başına bizden birkaç gün sonra Las Palmas'tan Barbados'a hareket etmişti. Açık denizde ikinci günü, gaz ocağına ispirto koyarken ocak alev alıp tekne tutuşuyor. Güvertedeki lâstik botunu denize atıp yanan kotradan ayrılmış. Çok büyük bir şans eseri, ertesi günü bir tanker onu baygın bir vaziyette bulmuş. Elde olmayan diğer bir tehlike de gece gemi çarpmasıdır. Artık Allah bu afetlerden koruya!...

St.Barths'dan beri denizin üstünde çok miktarda ölü yosun yüzüyor. Bizim olta da balık yerine onları toplamakla meşgul... Bir koca salkım yosun takılınca oltayı gerer, biz de balık diye heyecanla asılırız. Kullandığımız olta, 125 kilo gerilime mukavim, iki milimetre kuturunda 50 metrelik naylon misina. Bunun nihayetinde, bir metre kadar çelik tel ve kalın, çift iğneli, tüylü bir zoka bağlı. İri köpekbalığı hariç, bunu yutup da güverteye teşrif etmeyeni pek nadir. Bir gün, kitaplarda çok ender rastlanır diye ismi geçen "Yılan-Uskumru"dan bir tane daha tuttuk. Ekşili, patatesli buğulaması nefis ama, derisinin altındaki kılçıkları da pösteki saydırıyor...

Panamaya yaklaşırken 0 (sıfır) derece "Tabii inhiraf" hattını aştık. Hakiki kuzey ile pusulanın gösterdiği magnetik kuzey arasındaki farka, teknedeki demir akşamdan mütevellit arızi inhiraf hariç, "Tabii İnhiraf" derler. Buraya kadar tabii inhiraf "Batı" idi ve Atlantik'te 23 dereceye kadar çıkmıştı. Bundan sonra ve bütün Pasifik'te, tabii inhiraf "Doğu"dur.

23 Şubat Çarşamba, Panama'nın 20 mil doğusundaki Manzanillo burnuna 110 mil yolumuz kaldı. Bizi buralara kadar getiren kuvvetli poyraz hafifledi artık. Daha dikkatli seyir ve sıklaşan gemi trafiğine karşı dümende vardiya tutuyoruz. O gece Panama'dan gelen birkaç geminin ışıkları uzaktan gözüktü.

Perşembe günü, hava kapalı. Sahile yaklaştığımız halde yüksek dağlar ve kıyı yoğun pustan gözükmüyor. Her gün açık olan hava, tam sahile yaklaşınca kapadı, sıhhatli rasat yapamıyoruz. Akıntılar da burada

artık değişir ve gemiler için dahi tehlikeli olabilecek kuvvette akar.

Ancak sahile 4 mil kala, Manzanillo burnu ve önündeki ufak adacıklar belli olmaya başladı. Karayı takiben Panama'ya doğru yol alıyoruz. Uzun zamandır görmediğimiz bir yunus sürüsü etrafımızda dalıp çıkıyor, sanki bize limanın yolunu göstermek istiyorlar. Tepemizde uçuşan birkaç pelikan kuşu Kısmet'i teftişe gelmiş...

Ne tatlıdır bir uzun yolculuktan sonra limana girerken duyulan heyecan. Bir denizci için bundan daha büyük bir zevk var mıdır acaba?... Çekilen meşakkatler, atlatılan tehlikeler, kötü havalar çoktan unutulmuş, o yabancı limanın cazibesine kap-tırmışsmdır kendini... Hele şimdi, ardında bir de koca Atlantik bırakıp yenisinin eşiğine gelmişsen, kendini "Yedi Denizlerin Sultanı" sanırsın!..

Panama

24 Şubat Perşembe, havanın kararmasına daha iki saat var. Yelkenleri indirmiş, motorla koca mendirekler arasından geçiyoruz. Suyun rengi değişti. Açık denizlerin o güzelim temiz mavisi yerine limanların kirli sarı suyu... Mendireklerin içindeki geniş koyda, kanaldan geçmek için sıra bekleyen birçok gemi demirlemiş.

Bir kılavuz motoru üstümüze geliyor... Demirleyeceğimiz yeri gösterecekmiş, kendilerini takip etmemizi söylediler. Koyun alt yakasından denize doğru yarımada şeklinde çıkan düz, alçak bir burun ve üzerinde Colon şehri. Onu geçicince Cristobal şehri ve önünde koca transatlantiklerin bağlandığı rıhtımlar... Biz de onların önünde, 6 kulaç suda, funda demir ettik. Daha yorgunluk kahvesini yudumlamadan, kanaldan geçmek için tanzim edilecek belgeleri doldurmak üzere limandan iki kişi geldi. Biri lüzumlu ölçüleri alırken diğeri de liman formalitelerini tamamladı.

Bir tesadüf, bugün bizim iki başlı, dört ayaklı oluşumuzun ikinci yıldönümü... Hey gidi Kadıköy nikâh memuru Osman bey!... İki sene evvel bugün, kurtlanmış bir bekârı yola getirinceye kadar bir hayli terlemiştin... Gazetede (Bekâr ruhûna mevlût) diye çıkan bizim nikâh davetinden sonra, hakikaten mevlût var diye gelen mi ararsın, mektepten kaçmış meraklı genç kızlar mı!... Damat bey mahmur, elbise, ayakkabı arkadaşlardan emanet alınmış, kancalı papyon kravat arada bir yerlere düşer... Bir elinde hediye gelmiş bir çocuk oturağı, öbüründe bir kutu boya, mendil cebinde boya fırçası... İtile, kakıla Osman beyin huzuruna çıkış. Derken hapşırık tozları, salonda bir hapşırmadır gider... Midye kabuklarının içinde nikâh şekeri, yiyenin

gözleri dışarı fırlıyor. Bademşekerlerinin içi sarımsak, çikolataların ise en acı cinsinden süs biberi... Tabii nikâh memuruna da bir kutu şeker, içinde canlı bir pavurya!.. Böylece mahdum bey, sultanlığa veda etmişti.

Meğer zavallı kızın, daha çok çekecek çilesi varmış! Oda güzel bir sofra hazırladı. Hem Panama'ya gelişimizin, hem geçmiş günlerin şerefine kadehlerimizi tokuşturduk.

Sabah, gümrük ve polisten gereken müsaadeleri alıp Kısmet'i geniş bir kanal ağzında bulunan yat kulübünün önüne getirdik... Baştan demir, kıçtan da Mösyö Miço'nun sahile atlayamayacağı mesafede tahta iskeleye bağladık. Akdeniz'in yalnız zenginlere kapısını açan sosyetik yat kulüplerinin aksine, burası, basit, fakat her türlü ihtiyaca cevap veren bir deniz kulübü. Geniş teraslı ahşap binanın önündeki çıkma iskelelerde su, elektrik mevcut. Biz de bir kablo ile tekneye elektrik aldık. Geceleri rahat rahat yazı işlerini yapabiliyorum. Azaların hemen hepsi kanalda çalışan Amerikalılar. Dolayısı ile denize âşinâ ve meraklı kimseler. Bizi de hemen aralarına alıp ellerinden gelen azami kolaylık ve misafirperverliği gösterdiler.

Colon ve Cristobal

Panama'ya, 16. asrın ilk yıllarında önce Bastidas, hemen peşinden de Christoph Colomb gelmiş. 1513'te Bastidas'ın yanında bulunan Balboa içerilere bir keşif kolu çıkarıp Pasifik kıyılarına kadar bu havaliyi keşfeder. İki Okyanusu birbirinden ayıran koca Amerika kıtasının en dar yeri oluşu, buraların kısa zamanda gelişmesini sağlamış. Bugünkü başkent Panama City'nin ilk kuruluşu o yıllara rastlar.

Güney Amerika ve Uzakdoğu'dan gelen altın ve mücevherat Panama şehrinden Atlantik sahillerine karadan hayvan sırtında taşınırmış. Onun için buralar korsan, haydut eşkiyalar için de tam bir av sahası olmuş... Korsanlar defalarca şehirleri ateşe verip yağma etmişler. Sonra buraları uzun yıllar daha büyük bir devlet olan Colombia'nın idaresinde kalmış. Nihayet 1903'te bugünkü müstakil Panama Cumhuriyeti kurulur.

O tarihlerde yeni Panama Hükümeti, yarım kalan kanal inşaatını bütün işletme hakları ile beraber Amerika Birleşik Devletlerine 100 milyon liraya satmış. Şimdi kanal ve onun iki tarafındaki beşer millik arazi şeridi, ayrıca Atlantik kıyısında Cristobal ve Pasifik tarafında da Balboa limanları A.B.D.e ait. Buna mukabil Amerika her yıl Panama Hükümetine 20 milyon lira para ödüyor.

Dünyanın hiçbir yerinde iki memleket arasındaki hududu Cristobal ve Colon arasındaki gibi kolay geçmemiştik. Daha doğrusu ilk günü hudut geçtiğimizin farkına bile varmadık. Cristobal ve Colon birbirini tamamlayan yanyana iki şehir. Aradan geçen bir caddenin bir tarafı Panama'ya ait Colon şehri, diğer tarafı ise Amerikan toprağı Cristobal şehri... Ne gümrük, ne polis, ne de vize. Bu şehirler isimlerini büyük kâşif Cristopher Colombus'tan almıştır.

Colon şehri, 1850 yılında, Atlantik kıyılarını Pasifik'e bağlayacak ilk tren hattının yapılmasına başlandığı zaman kurulmuş. Şehrin içi hâlâ o zamandan kalma muvakkaten kurulmuş iki katlı ahşap binalarla dolu. Sahilde tek katlı modern villalar zengin Panamalılara ait.

Kuzeyde Costa Rica, güneyde Colombia ile hem hudut bu ülkede bir milyon insan yaşar. Esas Panamalı ırkından bir şey kalmamış artık. Ancak üç beş kabile vahşi, dağlık araziye çekilmiş ve San Blas adalarında yaşar. Önce tren yolu, sonraları da kanal inşaatlarında çalıştırılmak üzere Batı Hint Adaları'ndan, Afrika'dan esirler getirilmiş. Zamanla Hintli ve Çin'li bezir-gânlar, Avrupalı beyazlar da yerleşince, bugünkü melez ırk meydana gelmiş. Bütün Güney Amerika'da olduğu gibi, Panama da İspanyol tesiri altında kalmış. Konuşulan lisan îspanyolcadır. Büyük şehirde yaşayanlar İngilizce de bilir.

Bir zamanlar Colon altın şehri imiş. Tren yolunu yapan şirket bir kısmını inşa ettikten sonra iflâs etmiş. Tam bu sıralarda (dağlarda altın var) rivayeti çıkması üzerine, buralara hücum eden maceraperestleri şirket yüksek ücretle taşımaya başlamış. Bu sayede belini düzeltip bugünkü hattı bitirebilmiş. Halâ o zamandan kalma içi gaz lambalı vagonlar çalışır.

Panama'da Karnaval

İlk geldiğimiz günlerde Lâtin Amerika'yı kasıp kavuran meşhur Karnaval'm son resmî geçiti vardı. Bir aydır Güney Amerika'nın hangi radyo istasyonunu çevirsek, bir "Hey Karnaval, hey karnaval..." şarkısı ile karşılaşıyorduk. Bir Pazar günü, Colon'un ana caddesinde, rengârenk kostümler giymiş, türlü hayvan maskeleri içinde akıp giden çakır keyif insan seline biz de karıştık. Çoluk, çocuk, eline tencere, çanak, bir mutfak eşyası kapan şarkılara tempo tutuyor...

En başta Karnaval ilâhı Momo'nun koca bir temsilî büstü geçti. Eski efsaneye göre Momo deniz ilâhı Neptün'ün oğlu imiş. Gündüzleri denizde bir balık, geceleri ise insan olup, şafakla denize dönmek

şartıyla, karaya çıkarak eğlenirmiş. Bir gün Momo âşık olur. Hattâ sevgilisine kendi balık pullarından çift sıra bir gerdanlık yapıp hediye eder. Bir gece sevgilisi ile eğleneceye dalan Momo şafak söktüğünün farkına varmaz, karada kalır. Babası Neptün kızarak bir daha karaya çıkmasını yasak etmiş. Yalnız yılda bir kere, bu karnaval zamanı çıkıp eğlenmesine müsaadesi varmış...

Momo'nun peşinden akla gelen her kıyafette türlü maskaralar, nihayette de bir içim su, çikolata renkli Karnaval Kraliçesi ve onun birbirinden güzel nedimeleri geçti. Birkaç günlük istirahattan sonra biz de teknenin tamir işine başladık. Kulübün 70 l tonluk raylı kızağında Kısmet'i çekip, baştan aşağı boyadık. Yol boyunca rastladığımız en rahat çekek yeri. Hemen kulüp binasının yanı başında, su, elektrik mevcut. Seslendin mi, garson soğuk biranı ayağına kadar getiriyor. Burada omurgadan direklerin tepesine kadar bütün tekne elden geçti. Altına üç kat zehirli boya çektik.

Ben tekne ile uğraşırken Oda da nevale işini halletti. Kanal mensuplarına mahsus hususi kooperatiflerden bize bir yıl yetecek yiyecek stoku yaptık. Panama, önümüzdeki uzun Pasifik yolculuğu için gereken ihtiyaçların bulunabileceği son durak. Alınacak öteberi listesinin sonu bir türlü gelmiyor. Tekne için yedek malzeme, yiyecekten başka, ilâç, balık takımları, ufak adalarda yerlilere verilecek incik, boncuk, ruj gibi hediyecikler. Hepsini teker teker düşünüp eldeki paraya göre en iktisadî şekilde tedarik etmek, bir hayli zamanımızı aldı. Ayrıca lüzumlu aşıları olduk, çürük dişler elden geçti.

Boş vakitlerimizde, dostlarımız arabaları ile etrafı, leopard gibi vahşi hayvanların yaşadığı tropikal ormanları gezdirdi. Sarmaşıklara bürünmüş koca koca ağaçlar... Fazla rutubetten bunaltıcı sıcak bir havası var Panama'nın. Hele yaz ayları pek feci olurmuş. Eskiden sıtma, sarı humma çok yaygınmış. Bu yüzden kanal yapılırken çok adam ölmüş. Amerikalıların gayretiyle bugün sıtma diye bir mevzu yok artık. Zaten on yıllık kanal inşaatı süresinin ilk üç yılı, bu hastalıklara karşı mücadele ile geçmiş.

Boş vakitlerimizde, dostlarımız arabaları ile etrafı, leopard gibi vahşi hayvanların yaşadığı tropikal ormanları gezdirdi. Sarmaşıklara bürünmüş koca koca ağaçlar... Fazla rutubetten bunaltıcı sıcak bir havası var Panama'nın. Hele yaz ayları pek feci olurmuş. Eskiden sıtma, sarı humma çok yaygınmış. Bu yüzden kanal yapılırken çok adam ölmüş. Amerikalıların gayretiyle bugün sıtma diye bir mevzu yok artık. Zaten on yıllık kanal inşaatı süresinin ilk üç yılı, bu

hastalıklara karşı mücadele ile geçmiş.

Panama Kanalı'ndan Geçiyoruz

Tamir işi üç hafta sürdü. Kanaldan geçişe hazır olunca limana müracaat edip gerekli formaliteleri yaptırdık. Bir transatlantiğe yapılan bütün muameleler bizim kadar ufak bir tekne için dahi aynen uygulanıyor. Kılavuz almadan küçük veya büyük hiçbir tekne kanaldan geçemez.

Yaptıkları ölçülere göre bizim geçiş ücreti cem'an 140 lira (15 USD) tuttu. Bunun 50 lirası da kılavuzun sefer tası ile yollanacak öğle yemeği ücreti... Tonaja göre ücret tesbit edildiğinden doğrusu çok ucuz. Bizim gibi parazit ufak teknelerin geçişi kumpanyanın aleyhine. Yalnız bizimle bir gün gelecek kılavuzun gündeliği 400 lira tutuyor. Ayrıca bir sürü insan uğraşacak. Yüklü bir gemiden, net tonu başına 10 lira (1 USD) ücret alınıyor. Yani 5000 tonluk bir geminin geçişi 50.000 lira (5.000 USD) civarında. Neyse onların acısını biz çıkartıyoruz. Gerçi yılda kanaldan 10-12 bin gemi geçip de 500 milyon liraya yakın bir para bıraktıklarından, bu fakir (!) kumpanyaya fazla yük olmaktan pek çekinmedik doğrusu...

Küçük teknelerin havuzda su seviyesi yükselirken meydana gelen kuvvetli akıntı ile hasara uğramaması için havuzun ortasında tutulması en sağlam yol. Onun için de kılavuzdan maada, baş ve kıçta, hem iskele, hem sancaktan verilecek halatların kontrolü için dört kişiye ihtiyaç var. Buradaki ahbaplarımızdan kanalı geçmek için bizimle gelecek üç kişi daha bulduk. 16 Mart Çarşamba sabahı kanaldan geçmek üzere gün aldık.

Son gece buradaki arkadaşlarımıza Oda'nın hazırladığı Türk yemekleri ile bir veda ziyafeti verdik. Gecenin geç saatlerine kadar hem kamara, hem güverte, bize ellerinden gelen yardımı seve seve yapan insanlarla dolu idi...

Çarşamba sabahı, elinde bir alıcı-verici bizim gireceğimiz sağ taraftaki havuzdan iki radyo, başında bir miğfer ile gelen kılavuz şilep kaptan da tanıdık bir arkadaş çıktı. İlk havuza girişe saat 9'da hazır olmak üzere Yat Kulübü önünden ayrıldık. Havuzlara Vul-kan adlı 25 bin tonluk, Alman bandıralı bir maden tankeri ile beraber gireceğimiz trafik kulesinden radyo ile bildirildi. Onda da kılavuz olarak, üç haftadır beraber olduğumuz çok iyi bir arkadaş var.

İstenilen saatten önce kanalın önüne geldik. Radyoda, Vulcan'daki kılavuz arkadaşın sesi, gemiden bizim fotoğrafımızı çekmek için

yanlarına gelmemizi rica ediyorlarmış. Koca tankerin yanında iki tur attık. Herkesin elinde bir fotoğraf makinesi, yanlarında sinek gibi kalan Kısmet'in resmini çekiyorlar. Önce Vulcan çift romorkör yardımı ile 305 metre uzunluğunda, 33 metre genişliğindeki ilk havuza girdi. Kanalın iki yanında raylar üstünde çalışan beheri 47 tonluk 8 lokomotife her tarafından çelik halatlarla bağlandı. Onlar geminin hareketine kumanda ediyor. Vulkan'ın arkasında kalan 40-50 metrelik yere de biz gireceğiz.

İçerde çok kuvvetli anafor suları var. Tekneyi zaptetmek, kontrol altında tutmak çok zor oluyor. İçeri girer girmez, havuzun iki tarafından atılan dört tane ince halata hemen bizim kalınları bağlayıp yukarı verdik. 15 metre yüksekliğindeki iki duvarın tam ortasında, Kısmet dört tarafından deli bağlanır gibi bağlandı. Arkamızda, her kanadı 700 ton ağırlığındaki koca kapılar ağır ağır kapanırken biz de beş ayımızı geçirdiğimiz koca Atlantik'e "Elveda" diyoruz artık...

Havuza su verilmeye başlandı. Su seviyesinin 8,5 metre irtifaa, yani müteakip havuzun seviyesine yükselmesi, ancak 8 dakika kadar kısa bir zaman sürüyor.

Tabii bu kadar kuvvetli su verilmesinden ötürü, içerde korkunç bir girdap meydana geliyor. Sanki fokur fokur kaynayan bir su kabı içindeyiz. Yükselen su seviyesine göre, teknedeki dört kişinin halatların boşunu ağır ağır alması lâzım. Biri kaçırdı mı tekne tükrük gibi yapışır duvara...

Birinci havuzun suyu ikincisinin seviyesine yükselince, aralarındaki iki metre kalınlığındaki büyük demir kapılar açıldı. Kuvvetli lokomotifler Vulkan'ı öndeki havuza çektiler. Bizi anafor suyunda bırakmamak için gemideki kılavuz arkadaş pervaneleri çalıştırtmadı. Onun peşinden de biz girip gene halatlarla bağlandık. Aynı şeyler üçüncü havuz için de tekrarlandıktan sonra saat 10.45'te, deniz seviyesinden 26 metre yüksekteki Gatun Gölüne vardık. Ufak tekneler için kanalın en tehlikeli kısmı, bu üç tane yükseliş havuzlarıdır.

Panama Kanalı bugünkü atom devrinde dahi insan zekâ ve gücünün bir harikasıdır. İki okyanusu birleştirmek için kanal açmak fikri asırlar önce ortaya atılmış. Fiili çalışmalar 1850'de Amerika ve İngiltere'nin vardıkları bir anlaşma ile başlar.

1879'da Süveyş Kanalı'nın mühendisi olan Kont Lesseps'in başkanlığında Fransa'da bir kumpanya kurulup, gerekli müsaade alınır. İlk plânlar, böyle havuzlarla yükselip inen değil de deniz seviyesinde düz bir kanal açmak. On yıllık bir çalışma bu şekil bir

kanalın yapılamayacağını ortaya çıkarmış. Bu sefer havuzlu plânlar yapılır. Ama şirket de iflâs bayrağını çeker. Yeni bir Fransız şirketi kurulup eskiyi devir alır ve 1902'ye kadar çalışır. O da parası bitince, haklarını 400 milyon liraya Sam Amca'ya satar. Esas çalışmalar bu tarihten sonra hızlanır. Yeniden etüdler yapılır, plân bugünkü şeklini alır. O zamana kadar göz açtırmayan sıtma önlenir.

Amerika'ya 380 milyon liraya mal olan kanal, nihayet 1914 yılında tamamlanarak işletmeye açılır. Panama kanalı sayesinde, New York'tan San Francisco'ya giden bir geminin kat ettiği mesafe takriben 14.000 den 6.000 mile düşmüştür. Kanalın umumi uzunluğu derin sudan derin suya 50 mildir. Atlantik tarafında, 10 millik deniz seviyesinde bir kanaldan sonra Gatun havuzlarına varılır. Bütün havuzlar gidiş ve geliş olmak üzere çift sıradır.

Havuzlardan sonra, şimdi üzerinden geçtiğimiz Gatun Gölü, eskiden dağlar arasındaki bir vâdiden başka bir şey değilmiş. Kanal yapılırken bu vadi su ile doldurularak göl haline getirilmiş. Eski tepecikler şimdi olmuş ada. Hâlâ su üstünde kalmışağaç tepeleri birçok yerde göze çarpıyor. Gemiler için göldeki derin su gayet muntazam şamandıralanmış, aralarından ilerliyoruz.

Etrafımızda bir sürü irili ufaklı ada, dalları suya kadar eğilmiş ağaçlarla kaplı. Bu adalarda oturmak, gölde balık avlamak yasaktır. Bunların en büyüğü Barro Colorado Adası, bu tropikal iklimde yaşayan vahşi hayvan ve nebatlara tahsis edilmiş. Yakalanan her türlü vahşi hayvan, yılan bu adaya getirilip serbest bırakılır. Alimler, büyük laboratuarlarda, bu hayvan ve bitkilerin hayatını yakınen takip etme fırsatını buluyor...

Saat 14.30'da Gatun Gölü'nün nihayetindeki Gaillard Cut kanalına vardık. 8 mil uzunluğundaki bu geçit kanal inşaatının en zor kısımlarından biri olmuş. Deniz seviyesinden 100 metre irtifadaki dağlar, 75 metre kazılıp aralarında bu geçit açılmış. Günde beheri 400 ton taş toprak alan 330 vagon çıkarmış bu kazı esnasında...

Akşamüstü bizi Pasifik sahillerine indirecek havuzlardan ilkinin, Pedro Miguel'in önüne geldik. Trafik kulesinden radyo ile kılavuzumuza, bizden önce havuza giren bir açık deniz römorkörüne aborda olmamız bildirildi. Yanaştık üzerine ve Kısmet'i römorköre bağladık. Peşimizden de havuza Vulkan girdi. Gene kapılar kapandı.

Bu sefer havuzun su seviyesi indiriliyor.

Su alçalırken herhangi bir anafor meydana gelmediği için iniş

tehlikesiz. Buradan bir mil uzunluğundaki Miraffore Gölü'ne çıktık. Sonra gene aynı isimdeki peş peşe iki havuza geçtik.

Saat 18.00. Önümüzde son havuzun kapıları ağır ağır Pasifik'e açılırken, ikimiz de hem mes'ut, hem heyecanlıyız... Çok şükür Allah'a, yıllarca sayfalarını çevirdiğimiz hayal kitabımızda bir bölüm daha hakikat oldu... Kısmet, artık Pasifik sularında... Buzlu rom-panç kadehleri bu anın şerefine havaya kalktı...

Havuzları beraber paylaştığımız Alman tankeri, üç uzun bir kısa düdükle bizi selâmlayarak yanımızdan geçiyor. Hava kararırken koca bir çelik asma köprünün altından geçip Balboa Yat Kulübü önüne vardık. Geleceğimizi bir gün evvelden telefonla bildirmiştik. Bağlayacağımız şamandırada Kulübün motorunu bizi bekliyor bulduk. Burada med-cezir farkı 6 metre olduğu için koyda çok kuvvetli bir akıntı var.

Panama hükümetinin başkenti, aynı zamanda en büyük şehri Panama City'de, diğer tarafta tedarik edemediğimiz ihtiyaçları bulmaya çalıştık. Teknede taşıyabileceğimiz azami taze ve kuru navaleyi alıp başaltına istif ettik. Su ve mazot tankları da dolunca, Kısmet adamakıllı suya gömüldü...

SİHİRLİ ADALAR

Önümüzdeki uzun Pasifik yolculuğu için sonu gelmeyen ihtiyaç listesini, tekrar tekrar gözden geçirdik. Unuttuğumuz bir şey kalmadığına kani olduktan sonra, 25 Mart 1966 Cuma günü, bağlı olduğumuz şamandırayı Bismillah ile fora ettik. Kısmet, beyaz yelkenleri ilk defa Pasifik rüzgârı ile şişmiş, sürprizlerle dolu engin ufuklara doğru koşarken, tıknaz vücutlu, uzun gagalı pelikan kuşları da kervan gibi ard arda takılmış onu uğurluyordu...

Önümüzdeki ilk durak, inşallah, 900 küsur mil mesafedeki Galapagos Adaları olacak. Gerçi mesafe olarak yol uzun değil ama, yelkenli tekneler için en münasebetsiz addedilen "Doldrum" mıntıkasından geçeceğiz. Güney yarım kürede keşişlemeden, kuzey yarım kürede ise poyrazdan esen ticaret rüzgârları arasında sıkışıp kalan bölgeye "Doldrum" sahası denir.

Burada rüzgârlar değişik yönlerden kâh fırtına şeklinde âni boralar, kâh günlerce yanan kibriti dahi söndürmeyecek kuvvette limanlık havalar yapar. Şimşek eksik olmaz, yağmur kuvvetli yağar. Akıntılar da karmakarışıktır.

Eski yelken devrinde, bu Doldrum sahasından aylarca kurtulamayıp, sonunda mürettebatı aç, susuz ölen koca teknelerden bugün hâlâ bahsedilir. Hatta Pizarro isimli bir yelkenli tekne tam 70 gün Doldrum mıntıkasından çıkamayıp ters yüzü Panama'ya dönmek zorunda kalmış. Ocak ve Şubat aylarında kuzeyden esen rüzgâr bulma ihtimali daha fazla ise de biz geç kaldık. Rüzgârsız günlerde makineden istifade etmek için, dolu tanklardan başka, yanımıza dört teneke de yedek mazot almıştık.

İlk gece sabaha karşı, Panama koyunun kuzeyinden sarkan, kötü havalarıyla mâruf Mala Burnu'nu bordaladık. Etrafımız kanala doğru giden veya gelen gemilerin ışıklarıyla dolu. Denizde çok miktarda yakamoz var. Sanki biri arkamızdan denize torba torba inci, yakut bırakıyor. Kısmet bu ışık seli içinde uzun duvağını peşinde sürüyen bir gelin gibi bütün gece yol aldı.

Gece dalgın dümende oturuyordum. Birden kulağımın dibinden bir hışırtı ile çingene palamudu iriliğinde bir balık geçip ayaklarımın ucuna, havuza düştü. Gri renkte, üstünde sarı benekleri olan "İspanyol uskumrusu" imiş bu teklifsiz misafir. Bunun tavasını mı yapalım, buğulamasını mı diye kendi kendime düşünürken, bir tane de iki

kiloluk ton balığının nazik boğazına bizim münasebetsiz olta kaçmaz mı!... Balıktan yana Pasifik işe pek cömert başladı. Daha ilk geceden peşpeşe balıklar... Hele bir tanesi biraz daha gayret etse idi kendiliğinden tavanın içine girecekti...

Öğleye doğru, Costa Rica dağları artık arkamızda seçilmez oldu. Bir koca kıt'a daha, Amerika'da, Kısmet'in dümen suyunda kaldı... Denizin rengi kirli yeşilden yine o engin okyanusların boncuk mavisine döndü.
.

Geceleri devamlı şimşek çakıyor. Hele bazen peş peşe çakan şimşeklerden gökyüzü fener alayına dönüyor. İlk dört gün rüzgâr arada fasılalarla, yıldız ve poyrazdan esti ve iyi yol aldık. Ondan sonra hafifledi, kararlı bir yönden gelmez oldu. Bazen aniden bir bora yapar, daha bize yelkenleri toplamaya vakit bırakmadan geçip gider. Ekseri akşamlar, bilhassa batı tarafı, korkunç bir fırtına gelecekmiş gibi kapkara oluyor... Bir kere müstesna, gece ilerledikçe bu kara bulutlar da dağılıyor. Bir gün lodostan kuvvetli esti, kafadan deniz kaldırdı. Umumiyetle dalga araları çok geniş olduğu için ufak tekneyi fazla hırpalamıyor.

Her esen püften azami istifade ve ani boralara gafil avlanmamak için devamlı, gece ve gündüz vardiya tutuyoruz. Geceleri dörder saat dümende oturuyoruz, gündüzleri gayrı muayyen. Her hava değişiminde yelkenlerin ayarı için tabii gene ayaktayız. Uyku için kâfi vakit kalmadığından yorucu oluyor. Rüzgârsız kalınca makineyi çalıştırıyoruz.

Bir gün motor gene mahut oyununu oynadı, boğazına su kaçtı, nefesi kesildi... Kapağı açıp temizledik, çalıştı. Artık su soğutmalı egzoz borusunun içeriden delik olduğundan şüphemiz kalmadı. İlk fırsatta çıkış suyunu egzoz borusundan ayırmak lâzım. Yanımızda boruyu saracak kâfi asbest olmadığı için yolda bir şey yapamadık.

Balıktan yana denizin içinde daimi bir canlılık var. Gün geçmez ki yakın veya uzaktan bir balinanın havaya su püskürterek yanımızdan geçişini görmeyelim. İri bir balığın havaya dikine sıçrayıp yan üstü suya düşüşü, sini iriliğinde bir deniz kaplumbağası veya sarı, siyah çizgili bir su yılanının hemen teknenin dibinden geçişi, artık sık sık seyrettiğimiz manzaralar...

Yunuslar ise baş rolde. Usta bir akrobat gibi türlü numaralarla bizi eğlendirirler. Bazen otuz kırk tanesi birden teknenin dört bir tarafından sürtünürcesine dalıp, çıkar. Sessiz gecelerde dümen başında dalgın dalgın otururken, aniden bir tanesinin kulağımızın dibinde

“Puff...” diye nefes alıp dalışı ile yerimizden zıplardık...

Miço’nun ise uçanbalıklarla kontratı devam ediyor. Bazen bir de ton balığı oltaya gelince artık hasta oluncaya kadar yerdi. Balıktan yana gözü doymuyor nedense... Yolumuz üstünde Malpelo adında kayalıklar var. Tam onlara yaklaşmakta olduğumuz bir gece, gene efendi balığı fazla kaçırmış, sonra da gidip benim navigasyon masasında tam kullandığım haritanın üstüne kusmuştu. Sabunlu süngerle sildim. Birkaç saat sonra harita lâzım oldu. Ara ki kayaları bulasın. Onlar da silinmiş!...

İlk günler güneye doğru akan akıntı, 300 milden sonra yerini güney kutbundan gelen “Humbolt” soğuk su akıntısına bıraktı. Deniz suyu farkedilir derecede serinledi. Bu cereyan, Cenup kutbundan gelip, Güney Amerika sahillerini takiben Peru’ya kadar yükselir, sonra ikiye ayrılır. Bir kolu yine sahilden Panama koyuna çıkar. Diğeri de kuzeybatıya yönelir, Galapagos Adaları’nı yalayarak geçtikten sonra, ekvator sıcak su akıntısına karışır. Rotamızı, batıya akan bu akıntıyı nazarı itibara alıp 150 mil Galapagos Adaları’nın doğusuna doğru tuttuğumuz halde, yine çok fazla batıya düşüyoruz, ilk günlerde daha da güneye inmemiz lâzımmış.

Eşeğimizi Kaybedip Tekrar Bulduk

Üç yıllık seyahat boyunca navigasyon bakımından yegâne sıkıntıyı bu adalara yaklaşırken çektik. Tesadüf, 22 Mart’ta burç değiştiren güneşin deklinezonu ile bulunduğumuz enlemler aynı olunca, daimi sallanan ufak bir tekne güvertesinde, öğlen rasatı yapmak imkânsız oluyor. Güneş tam tepede, 88 derece ve çok hızlı yer değiştiriyor. Yalnız böyle durumlarda, yani güneş deklinezonu ile bulunduğumuz enlem aynı olunca, mevki tayini için kullanılan hususi bir hesap tarzını o zamanlar daha öğrenmemiştim, ondan istifade edemedik. Sabah ve akşam hava daima bulutlu, yıldız rasadı da yapamıyoruz... Son beş gün, takribi mevki ile, akıntıların tesirini bilemeden yol almak mecburiyetinde kaldık.

2 Nisan Cumartesi, bizim tahmini hesaplara göre bugün Ekvator hattını aşıyoruz. Artık bundan sonra uzun zaman güney kürede yol alacağız. Ertesi gün Pazar, Panama'dan ayrılalı dokunucu günümüz. Tahminimize göre bu sabah Galapagos Takımadalarının en doğusundaki Cristobal Adası’nı görmemiz lâzım. Rüzgâr hiç yok, yine makineyi çalıştırdık. Gün ilerliyor, ufuktaki her bulutu adaya benzetip seviniyorsak da, biraz sonra bizim ada (!) gökte kayboluyor... Neş’emiz iyice kaçtı. Bu kadar methini duyduğumuz, okuduğumuz bu

sihirli adaları göremeden geçiyoruz herhalde. Galapagos'lardan sonra, arada hiç kara olmadan tâ Markiz (Marquises) Takımadalarına kadar 3000 mil yol var. Gerçi suyumuz ve yiyecek bol. O bakımdan bir endişemiz yok.

Güneş iyice ufka yaklaştı. Hava bugün sıyrık, yıldız rasatına hazırlanıyorum. Oda baş tarafta oturmuş etrafı kolluyor. Birden sevinçle seslendi: "Bak önümüze, bu hiç de buluta benzemiyor..." Son bir ümitle batan güneşin aydınlattığı ufka bakıyorum. Evet, bulut değil. Hem de adanın tâ kendisi... 20 mil kadar mesafede... Hemen o anda, günlerdir çektiğimiz heyecanı unutup keyfimiz yerine geldi. Şerefine iki kadeh rom-panç...

Bu gece mehtabın da on dördü. Yusyuvarlak aydede etrafı bir sihir perdesine bürüyerek denizden yükselmeye başladı. Gece yarısından evvel adanın silueti önüne geldik. Sabahı bekliyoruz. Akıntılarla adaya fazla yakın düşmemek veya uzaklaşıp gözden kaybetmemek için gece güvertede dümenin dibine uzandım. Sık sık kalkıp yerimizi kontrol ediyoruz.

4 Nisan Pazartesi, etrafı saran pus güneş yükseldikçe açılırken, geceyi önünde geçirdiğimiz ada da daha iyi belli olmaya başladı. Gideceğimiz Cristobal Adası'nın 25 mil kadar batısındaki ıssız Barrington Adası. Akıntılarla batıya tahminimizden fazla düşmüşüz. Hafif hafif kıbleden esen bir rüzgârla yol verdik Cristobel'e. Denizin üstü sabah kahvaltısı için balık avına çıkmış pos bıyıklı, kaim enseli foklarla dolu.

Galapagos Adaları ilk defa 1535 yılında, Panama'dan Peru'ya giderken rüzgârsız kalıp, akıntıların tesiriyle buralara sürüklenen Panamalı Piskopos Berlanga tarafından bulunmuş. Sonra asırlarca korsan ve balıkçılar burayı mekân etmiş. Etrafındaki kuvvetli akıntılar yüzünden, buralara kadar gelip, bir türlü adaları bulamadan geçip giden veya geri dönmek zorunda kalan yelkenli tekneler çok olmuş. Onuniçin bunlara "Sihirli Adalar" derlermiş eskiden.

Bu adalarda sırtında birkaç kişiyi taşıyabilecek büyüklükte dev kaplumbağalar yaşar. Esasen adaların esas ismi de, bu kaplumbağalara verilen "Galapagos" adından gelir. Eski yelken devrinde, korsan veya balıkçılar, uzun deniz yolculuğuna çıkmadan önce bu adalara gelerek dev kaplumbağaları toplayıp yanlarına alırlarmış. Uzun zaman hiç bir şey yemeden yaşayabilen bu hayvanlar, açık denizde yegâne taze et gıdalarını teşkil edermiş.

Sekiz büyük ada, yüzlerce ufak adacık ve kayalıklardan müteşekkil Galapagos Takımadaları, Güney Amerika sahillerindeki Ekvator

hükümetine aittir. Takriben 2000 kadar insan yaşar, içecek su olmayışından çoğu adalarda hiç kimse oturmaz. Cristobal'in kuzeybatı yönünde, Puerto Baquerizo koyunda bulunan ufak bir köy bu adaların merkezidir. Galapagos'ların askeri kumandanı da bu köyde oturur. Gelen her tekne, evvela Puerto Baquerizo'ya uğrayıp giriş kayıtlarını yaptırmadan diğer ada veya koylara gidemez. Ayrıca buraya gelmeden evvel gerekli vize ve müsaadeyi de almak lâzım.

Christobal Adası

Öğleüstü, Christobal'in 2 mil önünde, rengârenk kayalardan müteşekkil Dalrympe adacığını dönüp koya yol verdik. Girişin iki tarafındaki sığ mercan döküntülerinin üzerinde Okyanusun bitmeyen ölü dalgaları kırılıyor. Ufak köyün önünde demirli birkaç yerli balıkçı motoru arasında biz de çapamızı koyuverdik.

Gurcata'da Oda'nın yolda diktiği sarı-mavi-kırmızı Ekvator bayrağı, onun altında sarı "Karantina" flaması dalgalanıyor... Gençten bir subay gelip giriş formalitelerini tamamladı. O gece mehtap, adanın en yüksek tepesi El Hungo Yanardağı üzerinden yükselip koyun sakin suyuna vurmuş kendi aksini seyrederken, biz de on günlük yolculuktan sonra vardiyasız, kafa salim, rahat bir uyku çektik...

Bembeyaz kumsalın önünde uzanan köyde, üstü çinko kaplı tek katlı ahşap evler yan yana sıralanmış. Köyün iki tane bakkal dükkânındaki raflarda birkaç çeşit konserve ve pek mübrem ihtiyaçlar bulunuyor ancak. Köyün ortasından bir yıkık tahta iskele denize doğru çıkmış. Çocukların oyun yeri kumluk bir meydan, hemen iskelenin yanında. Sağ tarafta iki katlı büyük bir taş bina, askeri garnizon. Onun ilerisinde 8-10 tane subay lojmanları. Garnizonun önünde adaları kontrol eden eski bir hücum botu bağlı. Geldiğimiz gün gidip askeri kumandanı makamında ziyaret ettik. Binbaşı Pablo; "Siz de bahriyeden sayılırsınız" diyerek, kaldığımız müddetçe, garnizonda yapılan ekmek ve haftada iki gün kesilen yabani boğa etinden istifade etmemizi sağladı.

Gene o ilk günü, iskelenin ucunda oturmuş etrafın güzelliğini seyrediyorduk. Yanımıza orta yaşlarda bir balıkçı geldi. Çat, pat, üç beş kelime İngilizce biliyor. Ahbap olduk. İsmi Garcia imiş. Evine davet etti. Lucia, cana yakın karısının adı. Dört tane de çocuğu var. Çabucak kaynaşıp canciğer arkadaş olduk. Üç sandalye, bir masa, bir de dikiş makinesinden müteşekkil tertemiz iki odalı deniz, kenarındaki evleri, her karaya çıkışta ilk uğrağımız olurdu. Daima açık penceresinden koyda tembel tembel yatan Kısmet'i oturduğumuz

yerden görürdük. Bu fakir ama kalbi cömert denizci aile, gün geçmez ki içi yerli yemişler, birkaç istakozla dolu bir sepeti tekneye getirmesinler... Lucia bizim için ne güzel yerli yemekleri hazırlardı.

Daha turist istilâsına uğramamış adaların ahalisi misafirperver ve bozulmamış. Buralarda yetişen sebze ve meyve çok ucuz. Koca bir hevenk muz veya bir çuval dolusu limon, portakal 10 lira. Adalarda greypfrut, portakal, muz, ananasdan başka, bilmediğimiz daha bir sürü meyve yetişiyor. Meselâ "Sirguela" koca çekirdekli, kırmızı eriğe benzer. "Huaba" keçi boynuzu gibi uzun, içi pamuk gibi lif lif bir meyva. "Papaya" kavun ile tatlı kabak arası bir şey. Daha sulu, içinde çitlenbik gibi çekirdekler var. Üstüne limon sıkıp yeniyor, ilk zamanlar hoşlanmamıştık. Pasifik'te uzun zaman kalınca biz de alıştık. Papaya Miço'nun da pek hoşuna gitti. Bir gece yarım kesilmiş bir tanesini güvertede bırakmıştık, sabaha kadar bizim efendi yiyip bitirmiş...

İki ayda bir Ekvator'dan gelen bir motor adalarda yetişmeyen mübrem ihtiyaçları getiriyor. Kullanılan para (sukro) Ekvator parası. Yerli lisan İspanyolca. Biraz İngilizce bilen de bulunuyor. Galapagos Adaları hattı-üstüvanın üzerinde olmasına rağmen sahillerini yalayan Humbolt soğuk su akıntısı sayesinde gayet mutedil bir iklime sahip. Yaz kış ılık bir hava, ısı 25-27 derece. Hastalık nedir bilmiyor ahalisi.

Suları ise dünyanın en zengin balık yataklarından biri. Kış aylarında bir Japon balıkçı filosu gelip orkinos, morina ve köpekbalığı tutarmış. Yakalanan köpekbalığının yalnız kuyruk ve yüzgeçlerini kesip alır, gerisini atarlar. Bu yüzgeçleri kurutup Çinlilere satıyorlar. En makbul Çin çorbası bu kurutulmuş köpekbalığı yüzgecinden yapılır. Biz de, ileride bir gün, Singapur'da bu meşhur çorbadan yedik ama, tadını pek bir şeye benzetemedik doğrusu...

Adaların kıyılarında böcek, yani istakozun kıskaçsızı pek bol, hatta elle yakalanıyor. Yanımızda demirli, içinde dalgıç teşkilatı olan bir balıkçı motoru vardı. Dibe inen dalgıçlar elle ayda tam 12 ton böcek toplarlarmış. Buzluğunda yalnız gövde kısmını dondurarak saklayıp, Ekvator'dan gelen frigorifik tesisatlı motorlarla Amerika'ya gönderiyorlar.

Ben de bir akşam bizim Garcia'nın iki oğlu ile beraber böcek avına çıktım. Köyün iki kilometre kadar ötesindeki bir buruna yürüdük. Med-cezirle sular bir buçuk metre kadar alçalınca, sahilde 50-60 metrelik taşlık, kayalık bir kısım dışarıda kalıyor. Önce mehtabın yükselmesini bekledik. Sonra ellerde fener, kayalar arasında kalan ufak su birikintileri içinde böcek aramaya başladık. Hayvanın gözüne ışığı sıkınca, bir yere kaçamıyor elle sırtından tutup doğru çuvalın

içine. İki saat içinde on tane tuttuk. İki de iri pavurya. Kaldığımız müddetçe, teknenin yanından suya sarkıtılan bir çuval içinde böcek eksik olmadı.

Bir Pazar günü, askeri garnizondaki subay aileleri, adanın en yüksek tepesi El Hungo'ya pikniğe çıkıyorlardı. Bizi de davet ettiler. Çoluk çocuk bir askeri kamyona dolduk. Beş kilometre kadar yukarıda, türlü renkte çiçekler, muz ve palmiye ağaçları arasında kurulmuş Progresso isimli ufak bir köy daha var. Buraya kadar yol arnavut kaldırımı, sonrası toprak. Hoplaya zıplaya, arada bir geri geri kayarak kamyonumuz yol aldıkça, yükselen irtifa ile beraber tabiat da değişiyor. Progresso köyünün üstüne kadar bol ağaçlık, sonra bodur çalılar, kahve ziraati yapılan tarlalar ve nihayet kara kara lav kayaları.

Bütün bu adalar volkanik. En büyük ada İsabella'daki yanardağ hariç, bugün hepsi sönmüş. El Hungo da 900 metre yükseklikte eski bir yanardağ. Tepesindeki koca bir kraterde tatlı su gölü var. Gölün yanındaki birkaç ağaç gölgesinde tezgâh kuruldu. Boylamasına ortadan kesilmiş bir varil içinde yakılan ateşin üstünde koca bir karavana et kavrulurken, birkaç kasa bira da gölün serin suyunda soğumaya bırakıldı...

Tepede manzara şâhane... On beş mil kadar uzunluğundaki Cristobal Adası'nm bütün sahilleri ve civar adalar ayağının altına serilmiş. Gök ve deniz masmavi. Kıyılarda çatlayan ölü denizler, bir beyaz dantel gibi adanın sahillerini dolanıyor. Yemekten sonra gölün serin suyunda yüzdük. Dibi 500 metreden derinmiş.

Miço'nun Deniz Banyosu

Kaldığımız Baquerizo koyunda Miço hayatının ilk deniz banyosunu yaptı. Teknenin üstüne güneş tentelerini germiştik. Biz altında püfür püfür otururken üstü de Miço'nun oyun sahası olmuştu. Panama'da rastladığımız bir yattan eski bir yelken almış, burada ondan, Karayip'te düşen ikiz yelkenin yerine bir tane yenisini dikiyorum. Gene bir gün oturmuş yelken dikerken, Miço'da tepemizde, tentelerin üstünde şeytanları kovalıyordu. Biri ara sesi kesildi. Yanımızdaki balıkçı motorundan çocuklar telaşlı telaşlı bağrışarak, elleriyle denizi işaret ediyorlar. Baktık ki bizim Miço denizde. Tenteden aşağı düşmüş, teknenin baş tarafına doğru, kafası havada, bağıra çağıra, hızlı hızlı yüzüyor... Daha ben denize atlayıp onu kurtarana kadar, bir maymun çevikliği ile, demir zincirinden kendi kendine tırmanarak yukarı çıkmaz mı? Bütün kediler yüzmesini bilir ama, bu nasıl doğru zincire gidip, oradan yukarı tırmanmayı akıl etti, hayret ettik!... Kerata pir

denizci... Boşuna “Miço” dememişiz... Başı su ile hiç hoş değil. Sonraları daha birçok limanda, böyle oynarken denize düşmeyi âdet edindi artık. Bazen gece biz uyurken, denize düşer çıkar sonra sırılsıklam bağıra çağıra üstümüze gelirdi...

Galapagosların pek tanınmış siması Madam Karin ile bir gün köyde tanıştık. Esmer, uzun boylu Norveç'li kadın, yaşı 60'ı aştığı halde hâlâ bir genç kız kadar çevik ve zinde... Bir gün bizi alıp ciple, dağ başında, kırk yıl evvel getirdiği eşyalarla döşeli evine götürdü. Allain Gerbaut, Robinson gibi birçok tanınmış denizciyi yıllar evvel misafir ettiği şirin evinde, ilginç hayat hikâyesini kendi ağzından dinledik:

Birinci Dünya harbinden sonra Avrupa gazetelerinde, bu Galapagos'lar hakkında: (Cennet gibi güzel adalarda yılın 365 günü güneş vardır. Münbit topraklarında her şey yetişir. Bu bâkir yerler Avrupalıları bekliyor, gidip yerleşin) gibi pek cazip yazılar çıkmış. Bu yazıların tesiriyle 250 Norveçli çoluk çocuk, burada yerleşmek üzere ufak bir gemi alıp bütün eşyaları ile birlikte yola çıkarlar. O zamanlar Karin de 18 yaşında güzel bir tıp talebesiymiş. Babası ve ablası ile beraber bu kafileye katılmışlar. Nuh'un gemisi buralara gelir, ama içindeki maceraperestler de daha ilk günde hayal-i sükûta uğrarlar. Adalar ve iklim güzel, fakat her ihtiyacını kendin çalışarak temin edeceksin, dış âlemle hiç bir irtibatı yok. Bir kısmı bu sert hayata dayanamayıp geri dönmüş, bir kısmı da ölmüş.

İçlerinde yalnız Karin'ler sebat edip kalmış ve muvaffak olmuşlar. Yüksek arazide uzun yıllar kahve ziraatı yapmışlar. O zamanlar adaya Ekvator'dan katil gibi azılı mahkûmları çalıştırılmak üzere sürgün gönderirlermiş. Hatta bir gün mahkûmlar, adada büyük ziraat yapan, sonra da Karin'in kayınbabası olan birini, Mr.Cobos'u, bıçakla ufak ufak parçalara doğrayarak öldürmüşler. Onların arasında bu genç kız, belinde tabancası, at üstünde ömrünü geçirmiş. Bugün hâlâ benim diyen atıcıdan daha keskin nişancı. Son yıllarda kahve ziraatini bırakmış, sığır yetiştirip Ekvator'a yolluyor.

Yemekten sonra oğlu, kızı hep beraber evlerine yakın bir gölde yabanî ördek avına çıktık. Hem de çocukların kullandığı lâstik sapanla yaban ördeği avı!... Etrafı sazlık, sığ bir göle gittik. İçinde, sürü halinde, daha iyice uçamayan ördek palazları sere serpe dolaşıyor. Elde sapanlar göle girdik. Su yarı belimize kadar çıkıyor. Sürülerden bir tanesini gölün bir kenarına sürerek kıstırdılar. Sonra ceviz iriliğinde sert bir meyveyi taş niyetine kullanarak, 3-5 metre mesafeden başladılar sapanla atmaya. Kafasına isabet edenin, olduğu yerde başı sarkıyor önüne. Tam bir katliam... Bir saat içinde üç sürü çevirip 30 taneden fazla vurdular. Akşam aşağıya dönerken, bir çok meyve ile beraber, en

irilerinden altı tanesini de bir torbaya koyup bize verdiler. Bu zavallı hayvanların vuruluşunu görmek hiç de hoş değildi ama, eti piliçten daha lezzetli çıktı...

İki haftamız bu candan insanlar arasında göz açıp kapayana kadar çabucak geçti. Diğer adaları da görmek üzere, bir sürü tehirden sonra, bir sabah erken gene yelkenlerimizi bastık.

Foklar Memleketi

Galapagoslar'a gelirken ilk gördüğümüz Barrington Adası, 7 mil boyunda, 4 mil kadar genişliğinde, kimsenin yaşamadığı ıssız bir ada. Onun poyraz ucunda, haritada dahi gözükmeyen, hemen her havaya kapalı ufak bir koy olduğunu öğrenmiştik. Akşam üstü önüne vardık. Uzaktan koy ve giriş belli bile olmuyor. Ancak çok yaklaşınca fark edebildik. Güney ve batısını Barrington Adası'nın; kuzey tarafını da tabii bir mendirek gibi sıralanmış kayaların ve onların ucunda minicik bir alçak adanın koruduğu bu koya dar bir boğazdan giriliyor. Koyun içi geniş. 7-8 yüz metre de uzunluğu var. Ortasında demirledik. Altımızda iki kulaç su, dip yemyeşil kum.

Bir anda etrafımız yüzlerce meraklı fokla çevrildi. Meğer bilmeyerek foklar memleketine gelmişiz... Bir müddet onlar bizi, biz onları, hayretle seyrettik... Sonra gene dağıldılar. Koyun nihayetindeki ufak bir kumsalın üzerine güıeş vurmuş gümüş gibi parlıyor. Koyun diğer tarafları kara kara taşlarla kaplı.

Hava kararmadan akşam nevalesi için bir olta indirdik. Yem olarak da iğneye Miço'nun yemek tasında kalmış ördek derisi takılı... Herhalde ördek derisi hoşlarına gitti ki daha atar atmaz oltaya kiloluk bir mercan asıldı. Peşinden, kum rengi, yassıca, çinekopa benzer balıklar, daha bir sürü bilmediğimiz çeşitleri, bindiler asansöre, çıkıyorlar yukarı... Bunların içinde 30 santim kadar boyu olan, karnının altı beyaz, sırtı kahverengi, siyah ve beyaz benek ve çizgili, iki tane acaip balık vardı. Kutu gibi bir kafası, ağzında dört köşe dişleri var. Güverteye çıkınca, önce tükürür gibi ağzından sular püskürttü, sonra da balon gibi şişmeye başladı, yusyuvarlak oldu. Oda "Bunu yemeyelim, zehirli bir balığa benziyor" diye tutturdu. Balık kitaplarını karıştırıp kimin nesi olduğunu buldu. İsmi (Puffer) "Balon" balık ve hakikaten de en zehirli bir cinsmiş. Hatta kuvvetli zehiri eczada bile kullanılırmış. Az kalsın bizi de kendisi gibi şişirecekti!.. Bir tane de simsiyah, yassı bir balık çıktı, ismi "Eğe balığı" imiş. Eski zamanda, çok sert pullu kalın derisini kurutup zımpara yerine kullanırlarmış. Ben de derisini ancak kerpetenle çıkarabildim.

Akşam yemeğimizi, her zamanki gibi güvertede, tentenin altında yedik. Ve sonra saatlerce etrafımızdaki âlemi dinleyip, seyrettik. Karanlık, yıldızlı bir gece... Etrafımızda tasavvur edilebilecek her türlü acayip bağrışmalar... Fokların sesleri. Ne sesler çıkartmıyorlar. Kuzu melemesi, eşek anırtısı, inek böğürmesi, peşinden ihtiyar bir kadının öksürmesi... Bazen, yakında yüzen bir fokun soluyan bir insan gibi nefes alması, bir diğerinin hışımla balık kovalaması... Pike yapan bir kuşun suya düşerken çıkardığı ses ve nihayet ufak adamn kayalarmda çatlayan dalgalarm bitmeyen senfonisi... İnsanın gayrı ihtiyari içi ürperiyor!...

Sabah, köpekbalığı olmasın diye Oda'nm nezaretinde, güverteden mutad deniz banyomuzu yapıp sahile çıktık. Gayet iri, vatoz biçiminde, rina balıkları vücutlarının iki ucundan yukarı doğru kıvrık yüzgeçleri suyun üstünde, diz boyu sığlıkta yüzüyorlar. Önce uzaktan bunları köpekbalığı yüzgecine benzetmiştik. Baklava biçimi yassı vücutları, kırbaç gibi uzun ve ince bir kuyruğu var. Bu kuyruğun ucuna doğru, sokunca insanı öldürebilecek kuvvette zehirli bir dikeni mevcut.

Koyun nihayetindeki kumsalda, küme küme olmuş foklar güneşte uzanmış uyuyorlar. Yalnız soğuk iklim ve suda yaşayan bu hayvanlar, Humbolt soğuk su cereyanı ile, eski devirlerde, kutuplardan buralara kadar gelip yerleşmişler. Botu karaya bastırırken, yakındakiler, herhalde gelişimizden pek memnun olmadılar ki önce birkaç tane iri yarısı üzerimize doğru saldırdı. Sonra fikrinden vazgeçip, homurdanarak suya daldı.

Ön yüzgeçleriyle karada yürümeleri, daha doğrusu vücutlarını sürüklemeleri ne kadar hantalsa, denizdeki çeviklikleri de o nispette fazla. Suyun içinde kayar gibi rahat rahat yüzüşlerini, çabuk ve ahenkli hareketlerini hayranlıkla seyrettik. Kalın ensesi üzerinde top gibi kocaman kafası, uzun uzun pos bıyıkları ile erkek fok, cüsse itibariyle dişilerden çok daha iri oluyor. Kısa tüylü parlak derisinin rengi siyaha yakın. Dişi foklar daha ufak, renk bakımından da daha açık, sarı ile kahverengi arası oluyor.

Foklar harem hayatı yaşar. Her aygırın etrafında dört beş tane dişisi ve bir sürü de yavrusu vardır. Hiçbiri bir diğerinin ailesine sarkıntılık etmez. Zaten en büyük kavga da bu yüzden çıkar. O zaman aygırlar kıyasıya dövüşürler. Bir ailenin reisi çok ihtiyarlayınca, yeni yetişkin bir genç aygır onu döverek uzaklaştırır ve ailedeki yerini alıp haremin başına geçer. Kovulmuş ihtiyar ömrünün son günlerini artık yalnız başına, bir kayanın üstünde pinekleyip, gençlik hatıralarıyla baş başa geçirir...

Koyun etrafında ufak tepeler var. Galapagos Adaları'nda yabani keçi boldur. Belki şaşkın bir tanesine rastlar da avlarız ümidiyle bir hayli dolaştık. Adada su yok. Bu kurak mevsimde bodur çalılar dahi kurumuş. Yalnız yetişen, iki üç adam boyu yüksekliğinde, koca koca dikenli kaktüs ağaçları... Yerde topraktan fazla siyah lav taşları var. Tepenin üstünden koyun manzarası bambaşka bir güzellikte. Denizin rengi sığ suda çağla rengi, açık yeşil, derinleştikçe koyulaşıp maviye dönüyor. Ortada Kısmet, yeşil tentelerinin gölgesi durgun suya vurmuş, koya ayrı bir güzellik veriyor...

Sahilde ateş yakıp çevirmesini yaparız diye hayal ettiğimiz yabani keçinin kendisini göremediysek de, bir tanesinin kurumuş iskeletiyle teşerrüf ettik. Koca koca boynuzları ile mübarek haşmetli bir teke imiş sağlığında... Sonunda, zaten iki kişi bir keçiyi yiyip bitiremeyiz, vurup da zavallı hayvanı ziyan etmeyelim diye kendi kendimizi avutarak aşağıya indik...

Koyun deniz tarafındaki adacık ile sahil arasındaki döküntü taşlar üzerinde yatan foklar, kıpırdamadıkça, kayalardan ayırt edilemiyor bile. Sığ suda oynaşan bir ailenin önünde oturup uzun uzun seyrettik. Aygır bir hayli iri. Boyu iki metrenin rahat üstünde. Koca ağzını açmış, durmadan anırıyor, böğürüyor, telaşlı telaşlı gidip geliyor. Etrafında dişileri ve boy boy yavruları. Evlatlarının bir kısmı taşların üstünde güneşleniyor, uyuyor. Daha gözlerini zor açabilen ufacık bir yavruyu okşadık, korktu. Kendine has yürümesi ile zıplayarak suya atladı.

Biraz ilerideki kayaların üstünde başka bir "Nezih Aile" tablosu... Büyük peder akşamdan kalmış galiba. Hâlâ kütük gibi uyuyor... Yanı başında bir dişisi, memelerine asılmış üç tane yavrusunu emzirmekle meşgul. Bir zamanlar, fok derisinin fazla para etmesi sebebiyle bu güzel hayvanları çok öldürmüşler. Şimdi adalarda fok avlamak yasak. Bunların en zayıf yeri burunlarıdır. Bir sopa veya taşla burnunun üzerine vurunca kan kaybından hemen ölürler.

Sahildeki kayaların arası el iriliğinde kocaman yengeçlerle dolu. Kabuklarının rengi kıpkırmızı, ayak ve kollarının yanlarında sarı, mâvi yele gibi uzun tüyleri ile kara taşlar üzerinde tam bir renk tezadı teşkil ediyorlar. Bunlar fokların pek sevdiği mezeleridir, kıtır kıtır yerler.

Koyumuzda sarkık gerdanlı beş tane de pelikan kuşu var. Bir planör gibi geniş kanatlarını açarak koyun suları üstünde sakin sakin uçarlar. Denizde bir balık görünce, koca vücudundan beklenmedik bir çeviklikle, kendini dikine avının üstüne bırakır. Karnı doyunca bir kayanın üstüne konar, uzun gagasını göğsünün üstüne sarkıtarak

tembel tembel gününü geçirir. Siyah vücutları üstünde beyaz lekeli (Firkateyn) kuşları ise, durmadan denizde balık, karada leş peşinde koşarlar. Adada martı bol.

Koya köpekbalığı kan kokusu alınca giriyor. Zaten foklar bunların ufaklarına koyda yaşama hakkı tanımazlar. Hepsi birden hücum edip parçalarlar. Bazen teknenin etrafında kocaman deniz kaplumbağaları, ihtiyar adam gibi buruşmuş suratları ile suyun üstünde sakin sakin yüzerler. Nefes alışları ta uzaktan işitilir.

Tezatlar Ülkesi

Koyu şimale kapayan küçük ada bambaşka bir güzellikte. Sudan yüksekliği ancak bir kaç metre. Üstü bel kalınlığında koca koca kaktüs ağaçları ile kaplı. İşte bu ufacık adada, bazı tabiat kanunlarının nasıl tenakusa düştüğünü kendi gözlerinizle görebilirsiniz. Ancak sıcak iklimde yetişen bu kaktüs ağaçlarının altında, yalnız kutuplarda yaşayan fokların, hem de Ekvator güneşi altında, sırtüstü yatışları, taban tabana zıt bir tabiat tablosudur. Hatta bu adalardan bazılarında, mesela Isabella Adası'nda, penguenler bile yaşar.

Ufak adanın kıyılarını çevreleyen kayalar üzerinde, artık dünyada nesli yalnız bu Galapagos Adaları'nda kalmış bir nevi lizar kertenkele cinsi, "Deniz İguana"ları güneşte uyurlar. Mitolojide tasvir edilen, sırtında koca hörgüçlü, uzun kuyruklu, açık ağzından alevler fışkıran deniz ejderhasının bir buçuk metre kadar boyundaki bir minyatürünü gözünüzün önüne getirirseniz, işte size deniz iguanası olur. Gerçi ağzından ateş püskürmez ve insana da hiç bir zararı yoktur bu hayvanların. Derisinin rengi simsiyah. Uzun kuyruğu ile denizin üstünde rahatlıkla yüzerler. Yalnız karada yaşayan iguananın rengi sarı olur, yanına yaklaşınca tükürür.

Burada gezerken, kekliğe benzeyen boncuk gibi mavi gözlü kuşlar da, adanın turist rehberi gibi her gittiğimiz yerde bize refakat ederdi.

İşte bizim koy ve etrafımızdaki komşularımız!.. Bu cennetten kalma köşede, hiç bir zaman hatıralarımızdan silinmeyecek dört güzel gün geçirdik. Gündüzleri yalnız bize ait adada Robenson gibi dolaşıyor, karnımız acıkınca hususi akvaryumumuzda balığımızı tutuyoruz. Ne tuhaf biçimli, ne güzel renkli balıklar çıkıyor. Kimin nesi olduklarını kitaplarda bulmaya çalışıyoruz. Bazısı var, çoğu bulunmuyor. Zehirli olduklarına şüphelendiklerimizi, bilhassa kırmızı renkli olanları, nasıl olsa balık çok diye atıyoruz. Mamafih deri, baş ve ciğer gibi iç uzuvlarını atınca, zehirlenme tehlikesi azalır. Bütün gıdamız yalnız

deniz mahsulü. Gündüz tavası, akşama buğulaması, bir gün mayonezli. Öğleyin tutulanı akşama Miço bile yemiyor, ille canlı olacak...

Akşam üstleri günün en güzel saatleridir. Güneş Barrington'un tepeleri ardında kaybolurken koyda renkler değişir, komşularımıza bir sakinlik çöker. Biz de akşamın bu alaca karanlığında, botla kayaların dibinden bir tur atarız. Taşların üstüne gece uykusuna çekilmiş foklar... Bazen bir aygır, yaklaşmamıza sinirlenip peşimizden hırsla gelir, bizi korkuttuktan sonra gene hareminin başına döner.

Akşamları güvertede uzanıp, ilk günler yadırgadığımız ama artık alışıp tanıdığımız sesleri dinlerken, üstümüzde birkaç aşina yıldız uzaktan göz kırpar...

Academia Koyunda İnsan Kokteyli

Her güzelliğin bir sonu vardır. Biz de, 20 Nisan Çarşamba sabahı, adayı pos bıyıklı eski sahiplerine devir teslim edip, demirimizi vira ettik. Santa Cruz Adası'nın güneyindeki Academia koyu 15 mil kadar batıda. Hava her zamanki gibi açık ve güneşli. Pek hafif bir rüzgâr motora yardımcı oluyor. Bu aylar adaların en güzel, rüzgârsız ve sâkin mevsimidir. Güneye açık büyük Academia körfezinin nihayetinde, doğuya doğru dil gibi çıkan ufak bir burun ve onun önündeki kayalar, içerde küçük bir koy meydana getiriyor. Daima kıbleden gelen ölü denizlere kapalı bu koyda biz de demirledik.

Academia koyunun en ilginç tarafı, burada yaşayan insanların özelliğidir. Ahalisinin büyük bir kısmını Avrupalılar teşkil eder.

Kışın soğuğundan, harplerden, politikadan, velhasıl modern dünyanın cemiyet baskısından illallah diyen insanlar gelip burada yerleşmişler. Hemen her milletten bir iki aile mevcut...

Bilhassa ilk zamanlar bütün ihtiyaçlarını kendileri çalışarak karşılamak zorunda kalmalarına rağmen, gönüllerinin arzu ettiği mes'ut hayata burada kavuşmuşlar. Bakir araziyi kökleyip tarla yapmışlar; evlerini, balık tutmak için sandallarını, her şeyi, uzun ve meşakkatli emekleriyle meydana getirmişler.

Bu aileler içinde en meşhurları Alman asıllı Angermayer kardeşlerdir. Bunlar Hamburg'ta yetişmiş, denize meraklı beş erkek kardeşmiş. Bir kaptanın bu Galapagos Adaları hakkında anlattığı hikâyelerden sonra buraya gelip yerleşmeye karar vermişler. Genç çocuklar biriktirdikleri para ile eski bir yelkenli satın alıp yola çıkarlar. Ama harap tekne,

daha İngiltere'de uğradıkları ilk limanın içinde, bir fırtınada batmış. Muhtelif maceralardan sonra, İkinci Dünya Harbinin arifesinde, bir gemi ile Ekvator'a, oradan da bir yelkenli ile gelip bu adaya yerleşmişler. Uzun zaman vahşi tepelerde ziraatla uğraştıktan sonra tekrar deniz kenarına dönüp, balıkçılığa başlamışlar. İki kardeş ölmüş.

Geri kalan üç kardeşin de ufak, fakat zevkle yapılmış evleri önünde demirlediğimiz burunda yanyana sıralanır. Gelişimizin ilk akşamı en büyükleri Gus bizi ziyarete geldi ve kaldığımız müddetçe hemen her günümüz beraber geçti. Kısa boyu, geniş vücudu ile Gus, yaşı 60'a yaklaştığı halde bir delikanlıdan daha çevik, hareketli...

Ortancaları Kari Galapagos'lara ait tablolarıyla tanınmış bir ressam. Bize de bir tablosunu hediye etti.

Demirlediğimiz ufak koyun nihayeti bir sığ dere ağzında son buluyor. Sahile çıkarken buradaki taş iskeleye botumuzu bırakırdık. Basit yerli evleri arasında, Avrupalı ailelerin güzel villaları hemen göze çarpar. Toprak yolda oynayan sarı saçlı, mavi gözlü çocuklar en aşağı üç lisan konuşur. Bir Belçikalı mimar, yerli malzeme ile eşine Avrupa'da bile az rastlanabilecek güzellikte bir kulüp yapmış. Çoğu akşamlar biz de bu kulübe gider, soğuk biramızı içerken bu adalar ve üstünde yaşayan insanların akla gelmedik hayat hikayelerini dinlerdik. Bir akşam 30 kişi kadar toplanmıştık. Saydım, tam on milletten insan var... Ama kaldığımız müddetçe, aralarında ne politika, ne aşırı milliyetçilik veya din mevzuunda en basit bir münakaşaya dahi şahit olmadık. Bu kadar değişik insanın müşterek bir tek gayesi var: Özgürlük... Birleşmiş Milletler Teşkilâtının ahengini New York'taki haşmetli binasında değil ama, dünyanın ücra bir adasının şu ufak köyünde bulmak mümkündür...

Köyün hemen dışında, yerli nebat ve hayvanların, bilhassa nesli çok azalan dev Galapagos kaplumbağalarının hayatlarını yakından incelemek gayesiyle Unesco bir araştırma lâboratuarı kurmuş. Geniş bahçesinde diğer adalardan da getirilmiş kaplumbağalar tabii bir dekor içinde yaşıyorlar. Bu hayvanların ne kadar yaşadıkları tam bilinmemekle beraber, üç yüz yaşını buldukları tahmin ediliyor. Rivayete göre son senelerde, sırtındaki kabuk üzerinde, asırlarca önce buraya uğramış korsanlardan birinin hatıra yazısı bulunan bir kaplumbağa yakalamışlar. Yalnız karada yaşayan bu hayvanların iki metreye yakın genişlikte kabuğu oluyor. Yerden yükseklikleri bir metreye yakın. Her adanın kendine göre değişik hörgüçlü kaplumbağası var. Ağırlıkları 200-250 kilo civarında. Balina avcıları ve korsanlar etinden istifade için bunların neslini çok tüketmiş. Şimdi öldürülmesi veya başka yere götürülmesi yasak edilmiş.

Birkaç kere Gus ile bereber yaban keçisi avına çıktık. Hemen sahilden birkaç yüz metre içerilerde vurulabiliyor. Bir keresinde, şanslı bir siyah teke benim karşıma çıktı. Tabii, karavana... Hayvan güle oynaya kaçıp, gitti. Mamafih Gus her seferinde bir tane vuruyordu. Eti çok lezzetli. Bir tanesini önümüzdeki uzun Pasifik yolculuğu için tuzladık. Yüzüp bir akşam güvertede astıktan sonra, ince ince keserek bol tuzla ovduk. Kovalarda, kendi suyunda birkaç gün kaldıktan sonra, aynı tuzlu su ile kavanozlara bastık. Aylarca dayandı ve lezzetini kaybetmedi.

Civardaki ıssız koylarda çıktığımız deniz kaplumbağası avlarında hiç şansımız olmadı. Ucuna ip bağlanmış gayet kaim bir balık iğnesi, kolay çıkabilecek şekilde uzun bir bambu kamışının ucuna takılıyor. Hayvan sığ suda yüzerken, yanma sandal ile yaklaşıp, ayaklarından birine veya kabuğunun bir kenarına bambu ucundaki bu iğneyi takıp iple yukarı çekiliyor. Birkaç kere biz de taktıysak da sandala alırken kurtulup kaçtı.

Ekvator'dan gelen erzak motoru iki aydan beri gelmemiş; bakkalda un, şeker, gaz gibi hiçbir şey kalmamıştı. Biz de önümüzdeki uzun yolculukta lüzumlu bazı eksiklerimizi tedarik edebilmek için onun gelmesini bekledik. Bir hafta sonra geldi. Artık yol hazırlığına başladık. Oda limonu bol bulunca, burada öğrendiği bir usulle suyunu sıkıp şişelere doldurdu. Ezik ve çürüğü olmayan olgun limonları sıkıp, sterilize edilmiş şişelere süzerek doldurdu. İçine dibinde iki parmak birikecek kadar toz şeker akıtıyor. Yalnız, limon suyu ile şekerin karışmaması için şişeyi çalkalamamak lâzım. Bu şekilde hazırlanmış saf limon suyu taze lezzetini kaybetmeden aylarca dayanıyor. Ayrıca Angermayerler, adada bulabildikleri meyve ve sebze ile tekneyi doldurdular.

2 Mayıs Pazartesi sabahı, Kısmet koydan demir alırken, dostlarımız da sandallarıyla bizi uğurlamaya geldiler. Şu dünya seyahatinin en kötü tarafı işte bu ayrılış anlarıdır... Tamamen bir yabancı olarak geldiğimiz limanda, hemen birçok kimse ile tanışır, arkadaş olur, kısa zamanda aralarına karışıp, kendimizi ailenin bir ferdi gibi hissederiz. Ve sonra bir gün, pek muhtemelen bir daha görememek üzere, tekrar ayrılırız... Her demir alışta içimiz tuhaf bir hisle burkulur, benliğimizden bir parçanın arkada kaldığını hisseder gibi oluruz...

Dünyanın En Meşhur Posta Kutusu

Bu sihirli adalarda son uğrağımız, 30 mil güneydeki Floreana Adası oldu. Bunun kuzeyinde, "Postane koyu" diye bilinen meşhur bir koy

vardır. Mercan döküntüleriyle çevrili koyun nihayetinde küçük bir kumsal uzanır. Eskiden uzun balina avına çıkan yelkenli balıkçı tekneleri bu koya uğrar, kaplumbağa, yaban keçisi avlayıp, suyunu tazeledikten sonra ayrılırken, evlerine yazdıkları mektupları bu kumsaldaki bir varilin içine bırakırlarmış. Seferden dönen diğer tekneler, bırakılan bu mektupları alıp ilk uğradıkları limandan postaya verirlermiş. Zamanla bu varil dünyanın en meşhur "Posta Kutusu" olmuş. Biz de bu ünlü postaneyi ziyaret etmek için, gün biterken, önündeki ıssız koyda demirledik...

Sabah botla sahile çıktık. Kumsaldan biraz içeride, beyaza boyalı bir tahta fıçı yerden yarım metre yükseklikteki bir sehpanın üstüne oturtulmuş. Önünde ufak bir kapağı, yağmurdan korumak için üstünde bir teneke çatısı var. Çatının saçaklarına yabani eşek ve keçi gibi hayvanların kurutulmuş kafa tasları, kemikleri, deniz böceklerinin kabukları asılmış. Ayrıca, buraya uğrayan tekneler de hatıra olarak fıçının üstüne kendi ismini yazmış veya bir plâka çakmışlar. Bir ufak maun plâka üstüne biz de (Turkish Yacht Kısmet, İstanbul, 3-5-1966) yazıp, fıçının üzerine çaktık.

Bu meşhur posta kutusunun içinde, 1.3.1966 tarihinde, yani tam iki ay evvel bırakılmış 5 tane kartpostal bulduk. Japonca yazılmış, adresleri Tokyo. Herhalde bu sularda avlanmaya gelen Japon balıkçıları bırakmışlar. Onları Tahiti Adası'na varınca postalamak üzere yanımıza aldık. Yerine kendi evlerimize yazdığımız iki mektubu bıraktık. Aylar sonra öğrendik, bizim mektupları buradan geçen bir tekne alıp Panama'dan postaya vermiş ve tam iki ay yirmi beş gün sonra İstanbul'a varmış!...

Sahili takiben birkaç kilometre ilerideki bir gölde flamingo kuşlarının yaşadığını duymuştuk. Çalılar arasında yabani eşeklerin açtığı patikadan oraya yürüdük. Gölün yanma vardığımız zaman, içinde yüzlerce flamingo sere serpe dolaşıyor

du. Leylek gibi uzun bacakları, yay gibi kıvrık siyah gagaları var. Pembe tüylü vücutları sırtlarına doğru beyazlaşıyor. Kanatlarının alt uçları kapkara. Yanlarına yaklaşınca hemen kaçıp gölün diğer bir ucuna uçuyorlar. Yakından resimlerini çekebilmek için yarı belime kadar çamura girdimse de muvaffak olamadım.

Bu adanın yalnız batı sahillerinde birkaç aile yaşıyor. Bunlardan biri de, ismi türlü dedikodulara karışmış bir Alman ailesi.

Son yıllarda bu adada pek esrarengiz hadiseler olmuş, yedi kişi bilinmeyen sebeplerden öldürülmüş veya yok olmuş. Bu kurbanlar

arasında, bilhassa, aşığı ile beraber adaya yerleşmeye gelen zengin bir Barones'in feci katli ve büyük yatı ile gelen Amerikalı milyoner bir kadının adada gezerken arkada hiç bir iz bırakmadan ortadan yok oluşu, türlü dedikodulara yol açmış.

Postane koyunda bir gün daha kalıp önümüzdeki uzun Pasifik yolculuğu için tekne ve donanımı son defa bir gözden geçirdik. O gün, kumların üstünde son defa dolaşırken, içimizde ne karışık hisler, kafamızı kurcalayan ne kötü ihtimaller vardı...Acaba bir daha karaya çıkmak nasip olacak mıydı?...Buradan tâ Markiz Adaları'na kadar, arada hiç bir kara parçası olmadan 3.000 küsur mil yalnız mavi deniz ve mavi gök uzanıyor. Dış âlemle hiçbir irtibatımız olmadan tabiatın elin-deyiz artık... Her ihtiyacı, her güçlüğü kendi imkânlarımızla karşılamak, yenmek mecburiyetindeyiz. Allah'tan gayri hiçbir yardımcımız yok...

YERYÜZÜNDEKİ CENNETE DOĞRU

5 Mayıs 1966 Perşembe sabahı, sakin suda son defa kahvaltımızı edip, dünya seyahatimizin en uzun menzilli yolculuğu için Bismillah'la vira ettik...

Allah selâmet versin...

Seyahatimizin en güzel günlerini geçirdiğimiz Galapagos Adaları'nın yüksek tepeleri ufukta silinirken geriye ancak tatlı hatıraları kaldı.

Hasta La Vista !..

Pasifik Okyanusu'na ait rüzgâr haritalarına göre, güney yarım kürede keşişlemeden esen ticaret rüzgârlarının tesir sahası, Nisan ayı sonlarına doğru Galapagos Adaları'na kadar yükselir. Volkanik ve yüksek tepelerin tesiriyle adalar civarında normal kuvvetini kaybederek muhtelif yönlerden eser. Ticaret rüzgârları mıntıkasında akıntılar batıya doğru akar. Biz de bu rüzgâr sahasına bir an evvel ulaşabilmek için normal rotamızdan fazla, güneye doğru yol verdik. Hatta hareket ettiğimiz ilk günü hiç rüzgâr yoktu. Adalar etrafındaki ters akıntıdan kurtulmak için maki-nayı da bir müddet çalıştırdık.

Beş haftadır sakin koylarda deniz hayatını unutmuştuk. Hafif rüzgâr ve karışık denizlerle tekne oradan oraya savrulurken, çoktan sesini duymadığımız orkestra da kuzi-nada faaliyete başladı.. Ocağın altındaki uydurma dolapta şişe, kavanoz şangırtısı. Onların sesini kestik, çatal, bıçak, tencereler yerini aldı. İçi muntazam yapılmış derli toplu bir teknenin rahatlığına uzun yolda paha biçilmez. Maalesef Kısmet'i inşaederken maddi imkânsızlıktan kamaranın içi derme çatma, pek uydurma olmuştu.

İkinci akşamdan itibaren Neptün'ün gönlü olup miskin miskin sallanan yelkenlerimizi canlandıracak rüzgârı bağışladı. Kısmet de o savruk halinden kurtulup, topak topak bulutlarla beraber gene batıya doğru güneşin ardından koşmaya başladı. Bu yolda rüzgâr ekseriya kıç omuzluktan estiği için ikiz yelkenleri her zaman kullanamıyoruz. Böyle hallerde, bumbalı trinketin rüzgârüstü iskotasını kıça, dümene getirip yekeye bağlıyor, karşısına da muvazeneyi temin için kuvvetli bir lâstik koyunca, tekne kendi kendine rotasını tutuyor. Dolayısıyla

dümende oturmamıza lüzum kalmıyor. Tabii rüzgâr kuvveti veya yönü değiştikçe, yelkenleri ve dümeni yeniden ayarlamak icap eder. Bu usulü rüzgâr yandan, yani apazlamadan geldiği zamanlarda dahi rahatlıkla kullanabiliyoruz. Tam arma, bütün yelkenler basılı olduğu için, ikizlere nazaran tekne hem daha fazla yol alıyor, hem de o kadar yalpaya düşmüyor. Bazı günler rüzgâr apazlamaya kaçınca, flok yerine başa büyük genoayı veya tersine pupaya yaklaşırken, ikizlerden birini rüzgârüstü tarafından kullanıyoruz. Rüzgârın tam pupadan geldiği günler, bütün yelkenler mayna, yalnız ikizler basılır.

Pasifik haritasında, Galapagos'lardan Markiz Takımadalarına kadar 3300 millik bomboş bir saha uzanır, iki günde bir rasat yapıp mevkiimizi haritanın üzerine koyunca, ancak birkaç milimetrelik bir ilerleyiş gözükürdü. Hele ilk günler, bu haritaya baktıkça gayrı ihtiyari bir düşünce alırdı bizi: Bu yol böyle biter mi?.. Bir ufak yelkenli ile koca bir okyanusu aşmaya kalkınca, kâinatın yüceliği, sonsuzluğuna mukabil, Adem oğlunun hiçliğini insan daha iyi anlıyor. Yıllarca matematikte öğretmeye çalıştıkları sonsuzluk, namütenahiliğin mânasını pek iyi kavradık şimdi.. Hele paye, ünvan, ihtiyaçtan fazla para, ne boş şeylermiş bunlar.. Kendini modern (!) dünyanın işkence çarklarına kaptırmış zavallı cemiyet kölelerine insan ne kadar acıyor!..

İlk iki hafta rüzgâr keşişlemeden firişka esti. Bazen biraz hafifler, bazen kuvvetli yağmurla beraber kısa bir bora yapıp geçer. Akıntının da yardımıyla Kısmet her gün 120 ilâ 140 mil yol alıyor. Hareketimizin on ikinci günü yarı yolu tamamladık. Markiz Adaları'na kadar yolculuğumuzun 5 ilâ 7 hafta civarında süreceğini tahmin ediyorduk. Böyle gidersek, umduğumuzdan çok daha çabuk varacağız. Ama yarı yoldan sonra evdeki hesap çarşıya uymaz oldu. Rüzgâr gittikçe hafifledi ve yolun diğer yarısı üç haftadan fazla sürdü...

Ağır yol almamıza rağmen gayet zevkli bir yolculuk yapıyoruz. Teknede normal ufak tefek tamirden başka onarılacak bir şey olmadığı için bol bol kitap okuyor, yirmi dört saatin yarısını uyumakla geçiriyoruz. Tropik iklimde akşam üzerleri en güzel saatlerdir. Günün sıcaklığı kırılıp serinlerken, güneşin, hiç bir ressam fırçasında canlanamayacak renklerle batışı, tabiatın insan oğluna bahşettiği ne muhteşem bir renk ziyafeti olur... Biz de hava kararmadan akşam yemeğini yer, güvertede puromuzu tellendirip, kahvemizi yudumlarken, her gün ayrı ayrı renkte kostümler giyerek yalnız bizim için sahneye çıkan gurubu huşû içinde seyrederdik.

Güneş uykuya çekilirken yerini gök kubbenin gece nöbetçilerine bırakır. Alacakaranlıkta tanıdık âşinâ simalar uzaktan uzağa arz-ı

endâm eylemeye başlar. En parlak yıldız Sirius, yanında nedimeleri, pruvamızda yerini alır. Onun yanı başında yâveri Canopus, her zamanki gibi hürmetkâr... Ömür boyunca seyrettiğimiz Kutup yıldızını güney yarım kürede göremiyoruz artık. Onun yerine güneyde Southern Cross göz kırpar.. Venüs, bu aylarda sabah postasında vardiyaya gelir, güneşin önünden çıkıp geceyi uğurlar...

Bir Gemi Çarpacaktı

Rüzgârın gene hafif olduğu günlerden biri, 18 mayıs Çarşamba.. Kısmet kendi âleminde koşarken, ben de öğle uykusundan kalkmış güvertede dalgın dalgın oturuyordum. Ufukta bir duman ve yaklaştıkça da altında bir gemi şekillenmeye başladı.. Önce boş gözlerle sanki her zaman gördüğümüz bir şeymiş gibi bakmış, sonra birden heyecanla yerimden fırlamıştım. Gemi de bizi görüp rotasını değiştirdi. Yanımıza gelince durdu. Johannson Fritzen ismi. Emden limanına bağlı büyük bir Alman tankeri. Herhalde onlar da Pasifik'in ortasında, hem de Türk bandıralı bir ufak yelkenli ile karşılaşmaktan bizim kadar şaşırmış olacak.. Bütün zabitan, mürettebat küpeştede.. Eller sallanıyor, resimler çekiliyor.. Bayrakla birbirimizi selamladık. Sonra üç uzun düdük ve gene koca pervanesi gümbür gümbür dönmeye başladı.. Aksi istikamette gözden silinirken, bizi de bir müddet için kendi âlemimizden sıyırıp bir boşluğa bıraktı. Gelişinde olduğu gibi gidişinde de gene dalgın dalgın peşinden baktık...

Ertesi günü, biri sabah, diğeri akşam üstü, çok uzaktan, aynı rotada, güneydoğuya doğru giden iki gemi daha gördük. Honolulu, Hawai ile Valparaiso arasında çalışan gemilerin seyrettikleri rota.

Aradan dört, beş gün geçmişti. Bir gece uykum kaçtı, sigara içmek için güverteye çıkıyordum. Daha kafamı kaportadan dışarı uzatır uzatmaz, gözlerim fal taşı gibi açıldı.. İki silyon fenerinin ışığı üst üste, yeşil, kırmızı borda fenerleri gözüken bir gemi tam arkamızdan üstümüze doğru geliyor!. Nasıl olsa gemi yolu haricindeyiz diye, biz de geceleri dışarıda bir ışık bırakmıyorduk. İkiz yelkenlerle teknenin manevra kabiliyeti olmadığı için, belki lâzım olur düşüncesi ile hemen motoru çalıştırdım. Bu ara, Oda da projektörü hazırladı. Artık bu gemilere bir oyun oynama zamanı gelmişti. İyice yaklaşana kadar bekledik. Sonra birden, kuvvetli projektörü kaptan köşküne doğru yaktık. Koca gemi bir anda tam iskele alabanda dönüp durdu. Kim bilir hangi limandaki yavuklusunun hayaline dalmış vardiya zabiti, Pasifik'in karanlıkları içinde aniden gözüne tutulan bu ışığı görünce nasıl şaşırmış, yerinden zıplamıştır.. Işığı yelkenlere çevirdik, onlar da ağır ağır yanımıza geldi. Kendi projektörleri ile Kısmet'i aydınlattılar ve sonra koca gemi

gene yol verip uzaklaştı...

Pasifik'te bir gemiye rastlamak pek ender vak'alardan biridir. Hele böyle dört gemi görmek, hiç duyulmamıştır bile. Rahatımızı kaçırdılar. Geceleri daha sık kalkıp bir de bunlara bakıyoruz artık.

Balık Ziyafeti

Günler geceleri, haftalar birbirini kovalıyor. Kısmet her geçen gün biraz daha hedefine yaklaşıyor. Taze meyve, muz, ananas yolculuğun daha ikinci haftasında bitti. Yemeklik muz, plantain daha fazla dayanıyor. Patatese benzeyen yam'ı haşlayıp zeytinyağı, limon ve soğanla ezince balığın yanında iyi gidiyor. Limonumuz bol, hergün 5-6 tane sıkıp içiyoruz. Ayrıca Oda'nın şişelere doldurduğu saf limon suyu yol boyunca lezzetini kaybetmedi. İlk haftadan itibaren hergün, içinde bütün vitaminleri ihtiva eden bir multi-vitamin hapı alıyoruz...

Galapagos'ta tuzladığımız yabani keçi eti pek makbule geçti. Bir akşam evvelden çıkartıp tatlı suda bırakınca, taze et niyetine bir konserve sebze yanında kullanıyoruz. Oda her iki günde bir ekmek pişiriyor. Daha soğumaya vakit bırakmadan da üstüne tereyağ koyup, hemen koca bir parçasını bitiririz... Hele kompostodan çıkardığı şeftali, kayısıyı üstüne koyup yaptığı turtaların her yenisi bir evvelkinden daha nefis oluyor.

Rüzgarın hafif olmasına mukabil balıktan yana şansımız pek açıktı. İlk günlerde tuttuğumuz beyaz etli "Albacore" cinsi bir ton balığından sonra, dolfinler de Kısmet'in Pasifik'e geldiğini haber almış olacak ki, peş peşe ziyarete gelmeye başladılar. Atlantik'ten beri bu güzel hayvanları görmemiştik. Şimdi artık, onların uçanbalıkları sürü ile önlerine katıp, (Büyük küçüğü yer) tabiat kaidesini uygulayışlarını her zaman görmek mümkün. Yakınımızda oldukları zaman, bizim oltayı üç beş kere hızlı hızlı çekip koyverince, uçanbalık zannedip hemen bir tanesi asılıyor zokaya. Bu usul sayesinde bol bol balık yedik..

Bir akşamüstü gene bu şekilde avlanırken gayet iri bir dolfin şimşek gibi saldırdı oltaya. İğneyi yutunca birkaç kere havaya fırladı, sağa gitti, sola gitti, nafile... Çaresiz çıktı güverteye.. Saç havuzun içinde kuyruğu ile trampet çalıyor. Galsamasından bir ip takıp direk dibine bağladık. Bukadar irisini hiç tutmamıştık. Rahat 10 kilonun üstünde. Kafası kocaman ve yusyuvarlak.

Hava kararmadan etrafı temizlemeye koyulduk. Oltayı sarmak için denize attım. Teknede yiyeceğimiz kadar balık olduğu müddetçe, ziyan etmemek için, tutulanı bitirmeden olta atmayız. Daha oltayı

sarmaya vakit bırakmadan bir tane daha asılmaz mı!... Hem bu sefer bir evvelkinden de büyük.. Biz de en aşağı onun kadar bu münasebetsizliğe üzüldük. Daha tutulanı kokutmadan bitirmemize imkân yok. Belki kurtulur diye bir müddet bekledik...

Ama bizim çift iğneli zokayı tadıp da daha beğenmeyene bugüne kadar rastlamadık.. Mecburen aldık güverteye.. Sun'i teneffüs falan da para etmedi.. Onu da yatırdık direk dibine.. Bu sefer güverteyi, oltayı hiç atmadan temizledik...

Sabah erkenden kasaplık başladı. Koyun yüzer gibi bir tanesinin derisini çıkartıp fileto kestik. Diğerini ortadan yaprak açıp, kemiğini çıkardıktan sonra tuzladık... Babalık üç gün güvertede güneş banyosu yapınca, füme balıktan nefis oldu... Hele Oda ince ince kesip, hardal, turşu, soğanla sararak bir kaç gün sirkede bırakınca, bize zorla votka şişesini açtırdı..

Panama'dan beri berber yüzü görmemiştim. Tuzlu suyu da yiyince, benim kafa oldu iki misli. Bir gün Oda beni önüne oturtup, koyun kırpar gibi, koca dikiş makası ile bir Pasifik traşı yaptı. Daha doğrusu kırptı. Allah'tan ayna ile karşılaştığımız yok.

Bu yol boyunca bir de komşumuz vardı. Varlığını birinci hafta sonunda fark ettik. 7-8 santim boyunda, mavi üstüne zebra gibi siyah çizgileri olan bir "Kılavuz Balık". Bu ufak balıklar köpekbalıklarının peşini takip eder, onun artıklarıyla geçinir. Hatta koca hayvanın burnunun dibinde gider, ağzına girer çıkar. Bu yüzden de ismi kılavuz-balık olmuştur.. Tam beş hafta, 3000 mil, Kısmet'i takip etti, dümenin dibinden ayrılmadı. Etrafta büyük balık olunca dümenin pervane boşluğuna girip saklanıyor.Bazen bir kaç metre fırlar, plankton gibi şeyler avlayıp gene yerine döner. Ne zaman uyur, ne zaman istirahat eder bilinmez.

Altımızda 5-6 bin metre derinlik, daha insan oğlunun meçhulü bir âlem yatıyor. Bu derinliğe rağmen denizin üstü, daha doğrusu üst tabakası hayat dolu. Geceleri suyun içinde bir flâş yanması gibi, tabak iriliğinde, birkaç saniyelik âni bir parlama oluyor. Önceleri balık zannetmiştik. Halbuki değil. Belki bir yakamoz yumurtasının patlaması veya bir plankton olabilir.

Teknenin altı ve suya giren bordası aslan ağzı çiçeği gibi nebatlarla doldu. Gittiğimiz istikametteki ağızları durmadan açılıp kapanıyor. Bu nebatlar, peşimizde daima dönen paraketanın salvosunda dahi yapışıp büyüyor. Açık denizde parekatayı, bir köpekbalığının ağzında parçalanmaması veya oltaya dolaşmaması için topladık. Esasen

kullandığım navigasyon hesap tarzında bir lüzumu yok. Yalnız sahile yaklaşırken, kötü hava şartlarına maruz kalıp rasat yapamama ihtimaline karşı kullanıyoruz.

Normal rüzgârdan hâlâ haber yok. Bazı günler keyfi olup, bütün gün eser. Tam kendi kendimize "Eh, artık bu devam eder" derken, akşama gene limanlık olur. Bazen bir bora kara bulutlarla beraber hışımla gelir, etrafı ıslatıp geçer gider.

Akıntı dahil günlük seyrimiz 40-50 mile kadar düştüğü günler oldu. Rüzgârsız günler yelken ve donanımın baş düşmanıdır, fırtınadan fazla yıpratır. Teknenin altından geçen her ölü denizle yelkenler oradan oraya savrulur. Böyle günlerde, armayı yıpratmamak için ya yelkenleri tamamen indiriyor veya ikiz yelkenleri kullanıyoruz.

Son 500 milde hava kırk şekle girdi. Akıntı da zayıfladı, artık faydası olmuyor. Ekseriya yağmur ile karışık boralar yapıyor. Her gün doğu tarafında kuvvetli bir gökkuşağı gözükür, peşinden de yağmur bindirir. Bir gün, iç içe iki gökkuşağı teşekkül etti. Bilhassa içerdeki daha kuvvetli ve tam bir yarım daire şeklinde. Mamafih arkasından hava biraz düzeldi.

Artık hedefimize yaklaşıyoruz. 250 mil kala tekrar paraketayı koyverdik. Her gün rasat yapıp tam mevkiimizi tespit ediyoruz. Gene karaya yaklaşma heyecanı, elimde olmadan başladı. Bu heyecanı her denizci, ömrü boyunca gezse, her yeni uzun seyahat sonunda karaya yaklaşışta, elinde olmadan yeniden yaşar!... Acaba hesaplar doğru mu?... Her ne kadar yapılan hesap nihayet toplama çıkarmadan ibaret ise de, onu dahi insan dalgınlıkla yanlış yapabiliyor. Kaç kere başıma gelmiştir. Bilhassa bazı tehlikeli yerlerde, lüzumundan fazla aldığım rasatları yaparken, toplama yerine çıkartma gibi hatalar yaptığım olmuştur. Veya sekstantta, kronometrede bir hata olabilir. Koca Okyanus sathında bir toplu iğne başı gibi kalan hedefimizi, adaları, görmeden geçip gidebiliriz.

Akşam ve sabah yıldız rasadı yapıyoruz. Gene bir akşam hava kararırken, elde sekstant, bulutlardan sıyrılacak bir yıldızı kolluyordum. Birden oltanın bağlı olduğu kamış hızla yana yattı. Oltaya muhakkak iri bir balık takılmış. Paraketaya dolanmaması için mecburen rasadı bırakıp oltaya baktım. Daha elime alır almaz da belli oldu. Dolfinlerin masum masum gelişine hiç benzemiyor bu balık. Kuvvetle, hızla bir sağa, bir sola harmanlıyor, oltayı toplamaya gücüm yetmiyor... Köpekbalığı!... Ellerimi kesmemesi için oltayı kıç korkuluğa dolayıp, canavar balık arada bir ileri fırladıkça, boşunu alıyorum. Bu arada Oda parekatayı toplayıp içeri aldı. Yavaş yavaş

dümen dibine kadar getirdim. İki buçuk metre boyunda, sırtı açık zeytin yeşili, karnının altı beyaz. Kocaman ağzı hırsla açılıp kapanıyor. 150 kilo gerilime mukavim olan bizim olta daha fazla dayanamadı. Öfkeyle silkinip kurtulmaya çalışırken oltayı kopardı; ağzında zoka fişek gibi yok oldu....

Gene dümen bağlıysa da, artık rotamızı daha dikkatli ve devamlı kontrol ediyoruz. Markiz Takımadalarının merkezi ve giriş muamelesinin yapıldığı köy, Nukuhiva Adası'nın güneyindeki Taiohae koyunda. Nukuhiva'nın 15 mil kadar doğusunda, daha ufak olan Ua-Huka Adası vardır. Biz de son 200 mili onun enleminde katediyoruz.

Kara Gözüktü

9 Haziran Perşembe sabahı, daha hava ağarmadan Venüs ve Acherman yıldızından aldığımız rasatlar, bizi Ua-Huka'nın 45 mil doğusunda çıkardı. Umumiyetle rüyet bu adalar civarında açıktır. Uzun mesafeden adaları görmek mümkün olur. Nitekim saat 8'e doğru, güvertede kafamdan aşağı kova kova deniz suyu dökerek sabah banyomu yaparken, güney yönünde bir ada hayal meyal seçilmeye başladı..

Bir buçuk mil kadar uzunluğunda, üstü dümdüz, iki yanı sert yamaçla denize inen Fatu Huku Adası. 35 milden gördüğümüz bu adada yalnız deniz kuşları yaşar.

Öğleye doğru, beş haftadır üstüne rota tuttuğumuz Ua-Huka'nın tepeleri de pruvamızda, bulutlar arasında gözükmeye başladı.. İçimiz rahat artık, fuzuli endişeler unutuldu hemen... Ne büyük zevktir, tâ güneş, yıldız gibi milyonlarca kilometre uzaktaki cisimlerden faydalanarak, bir küçük adayı "Artık şu istikamette gözükmesi lâzım" dediğin anda hakikaten karşında görmek...

Hafif rüzgâr ile bütün gün yol aldık. Açık denizde muntazam esen rüzgâr, bilhassa yüksek adalar civarında değişik eser. Koca denizleri aşan nemli rüzgâr yağmur getirir.

Akşama doğru arka tarafımız, üst üste yığılmış bulutlarla karardı. Gece saat ona doğru kuvvetli bir bora gündoğusundan bindirdi. Niyetimiz Ua-Huka'nın birkaç mil güneyinden geçip Nukuhiva'ya yol vermekti. Gece zifiri karanlık. Şiddetli yağmurdan baştaki yelkenler dahi seçilmiyor. Mecburen adadan daha açık rota tutuyoruz. Fırtına önünde bir ara, ikiz yelkenlerle teknenin başı havalanacakmış gibi kalktı. Taiohae'yi geçip de bu rüzgâr ve denizlere karşı tekrar geri dönmek mecburiyetinde kalmamak için sabaha karşı yelkenleri

indirdik. Rüzgâr da hafifledi, yerini karışık dalgalara bıraktı.

Tan yeri ağarıp günün ilk ışıkları etrafı aydınlatırken, Nukuhiva'nm güneydoğu ucunda, hemen deniz kenarından 700 metreye dikine yükselen Cap Martin kuzeyimizde seçilmeye başladı. Gideceğimiz Taihae koyu, Cap Martin'in 4 mil kadar batısında. Karışık denizler olmasına rağmen hava güzel. Bizi buralara kadar getiren ikiz yelkenleri ve onların bumbalarını söküp normal yelkenlerimizi bastık.

Kuvvetli güneş gecenin ıslaklığını üzerimizden alırken,biz de dümende sabah kahvaltımızı yapıyoruz. Adanın yüksek tepeleri bulutların ardında saklı. Yalnız alçak yamaçları gözüküyor. Adaya yaklaştıkça sahiller daha iyi beliriyor. Her taraf yemyeşil. Aylardır görmediğimiz bir yeşillik, göz alabildiğine dağlara doğru yükseliyor. Kıyıdaki kayalar üzerinde Pasifik'in sonsuz dalgaları çatlayıp havaya dağılırken, her zerresi güneşte pırlanta gibi parlıyor. 36 gündür yalnız mavi renklere bakmaya alışmış gözlerimiz için ne değişik bir manzara... Ayrıca içimizde, güzelliği dillere destan olmuş Güney Pasifik'in bu ilk adasına gelmenin verdiği heyecan, koca bir Okyanus'u salimen aşmanın zevkiyle karışmış, ruhumuz şen, çocuklar gibi sevinçliyiz...

Taiohae

İçeriye doğru 1.5 mil kadar giren U şeklindeki Taiohae koyunun önüne geldik. Tam girişin iki yanındaki küçük Sentinelles Adaları, arkadaki kıyıdan zorlukla ayırt edilebiliyor. Ağır ağır koyun nihayetindeki köye doğru ilerlerken, tabiatın cömertliği karşısında, hiç konuşmadan etrafın güzelliğini seyrediyoruz.

Yalnız güneye açık olan koyun üç tarafı da yüksek dağlarla çevrili. Hindistancevizi ve koca koca ağaçlar hemen sahilden başlayıp tâ tepelere kadar çıkıyor. Bazı yerlerde kayalık yarlar üstünden, adedi sayılamayacak kadar çok, irili ufaklı şelâleler, taştan taşa atlayarak ağaçlar arasında gene gözden kaybolup gidiyor. Sahilde, koca yapraklı muz ve palmiye ağaçları arasına kırlangıç yuvası gibi kurulmuş küçük küçük evler... Beyaz kumsalda, koyun ağzından kıvrılıp içeri giren ölü denizler, köpük içinde hiddetle kabarıp tekrar erirken, bir yenisi yetişiyor peşinden.. Koyun sağ tarafında bir ufak beton iskele denize doğru çıkmış. Onun biraz ilerisinde çıplak bir burun ve üstünde lüzumu halinde yakılan bir fener.

Ağaç gövdesinden oyularak yapılmış kayıkları ile balıktan dönen iki yerli, yanımızdan geçerken, yüzlerinden eksik olmayan tebessümle

“Kaohanui”, “Hoş geldiniz” diye selâmlıyorlar bizi...

Galapagos Adaları’ndan ayrılışımızın 36. günün sabahı, işte bu cennette, demirimizi tekrar atmak kısmet oldu...

Yelkenleri sararken bir sür’at motoru ile adalı jandarma çavuşu geldi. Pasaportlarımızı evirip, çevirdikten sonra verdiği haber, başımızdan aşağı kaynar sular döktü: Fransız idaresindeki bu adalara gelmek için hususi vize almak lâzımmış. Bu vize olmayınca, hiç dışarı dahi çıkmadan, adaların idare merkezi olan Tahiti’ye derhal hareket etmemiz icap ediyormuş!.. Olacak şey değil... Bir aydan fazla denizde kaldıktan sonra böyle güzel bir yere geleceksin de, göremeden tekrar 800 millik yola çıkacaksın!...

Birkaç kadeh konyaktan sonra ahbap olduğumuz bronz renkli genç çavuş, “Jandarma Kumandanı yandaki adaya gitti. Yarın sabah gelecek, onunla bir konuşun. Sonra, herhalde bir çok tamir işiniz de olsa gerek, yelkenleriniz yırtılmış, makinanız bozulmuştur da” diye ipuçları verince içimiz rahat etti.

Hep beraber sahile çıktık. Hastaneye uğrayıp aşı kağıtlarımızı doktora göstermek icap ediyormuş. Vakit öğlen, tatil saati. Hastanenin hemen yanında, geniş ve güzel bir bahçe içindeki tek katlı evden bir yerli kadın çıkarak bizi evine davet etti. İsmi Mahina... Orta yaşlarda, fazlaca şişman, ama şişmanlığı nispetinde de cana yakın ve misafirperver. Aslen Tahiti’li ve eski kral ailesine mensupmuş. “Herhalde daha yemek yememişsinizdir” diye, bizi yemeğe alıkoydu ve önümüze koca bir tabak “Çiğ balık” getirdi.

Çiğ Balık Yiyoruz

Çiğ balık Polonezya’nın en meşhur yemeğidir. Her ne kadar ismi ilk nazarda insanın pek hoşuna gitmiyorsa da, esasında çok lezzetli bir yemek. Balığın kılçık ve derisini çıkarttıktan sonra, tavla zarı iriliğinde ufak ufak kesip, 15 dakika kadar limon suyunda yatırıyorlar. Kırmızımtırak balık eti, limonun asidi ile bembeyaz oluyor. Sonra bir sudan geçirip, içine biraz soğan kertiyor ve üstüne rendelenmiş hindistan-cevizini sıkıp, sütünü sos gibi koyuyorlar. Evinden ayrılırken, Mahina muz, greypfrut, limon gibi yerli meyvelerden koca bir sepet de doldurup verdi.

Akşamüstü küçük ama şirin köyü geziyoruz. Palmiye ağaçlarının gölgelediği toprak bir yol sahili takip ediyor. Sarmaşıklı kocaman tropikal ağaçlar ve bahçeler içinde ufak yerli evleri içerilere doğru serpilmiş. Hepsi tek katlı. Evin yarısı açık balkon, arkada bir iki oda.

Duvarları bambu kamışından kesilmiş sazdan örme, damları ise palmiyeye benzeyen ama daha dayanıklı olan pandanüs ağacının yaprakları ile örtülü...

Ağustosa kadar yağmur mevsimi olduğu için her taraf diz boyu çamur. Ama kolayını bulmuşlar. Herkes yalınayak veya bir lâstik sandalet giymiş. Her evin kapısı önünde bir musluk, içeri girerken ayaklarını yıkayıp çamurunu atıyorlar. Kıyafetler de o nispette basit. Erkekler bir şort veya kısa pantolon giyer, ekserisinin üstü çıplak, en fazla bir gömlek atar sırtlarına. Kadınlar ise ya bir basma etek veya "pareu" giyerler. Pareu, göz alıcı renklerde, üstü geniş çiçek desenli, 2 metrelik bir basma parçasıdır.

Bunu koltuk altlarından dizlerine kadar vücutlarına sarar. Bazıları pareu'yu bellerine dolar, dolgun göğüslerini küçücük bir sütyen içinde saklamaya çalışırlar.

Ertesi sabah tanıştığımız adaların Fransız Jandarma Kumandanı, burada kalabilmemiz için azami kolaylığı gösterdi. Bu ara, Fransızlar Tuamotu'larda yapacakları atom bombası denemeleri münasebetiyle buralara gelen yabancı tekneleri çok sıkı bir kontrol altında tutuyorlarmış. Hatta vizesi olanların dahi 45 saatten fazla kalmaları yasak edilmiş. Teknede tamirat olduğu gerekçesi ile merkez Tahiti'den bizim için 10 günlük bir müsaade istedi.

O günü, adaların umumi valisini de, köyün yegane iki katlı ahşap binası olan makamında ziyaret ettik. Kendisi de çalışma müddetini doldurmuş. Bir iki güne kadar adadan ayrılacakmış. Bu akşam, o münasebetle verilecek baloya bizleri de davet etti.

Yalın Ayak Gidilen Balo

Balonun yapıldığı yer, 15x40 metre ebadında, etrafı açık, üstü pandanüs yaprakları ile örtülü, köyün toplanma yeri. Etrafına oturmak için sıralar konmuş. Vali dahil herkes yalın ayak. Yalnız şort yerine, bazıları keten pantolon giymiş. Bir uçta 8-10 kişilik kadınlı erkekli bir grup, 5-6 gitar refakatinde yerli şarkılar söylerken, ortada genç kızlar oynak tamorenin ritmine kalçalarının hareketini uydurmaya çalışıyor. Bahçenin bir köşesinde yakılmış koca bir ateş üzerinde, birer kaim bambu kamışına geçirilmiş iki keçi nar gibi kızarıyor.

Pişen keçileri, iki kişi kamışın birer ucundan tutup misafirlerin önüne getirdi. Herkes istediği gibi koca bir parçayı elleriyle koparıp yiyor. Çiğ balık, şarap gani... Zaten içkiye pek düşkündür bu adalılar. O gece, burada öğretmenlik yapan birkaç Fransız aile ve adanın ileri gelen

yerlileri ile tanışıp ahbap olma fırsatını bulduk.

Balonun hararetli bir anında, Jandarma Kumandanı kulağıma eğilip, "Bak şu Valinin karısı ile dans eden genci görüyor musun" diye bir çifti gösterdi. "Adanın hapishanesinde mahkûmdur o". Şarabı fazla kaçırmış, ihtiyar kadınla hoplayarak dans eden yalınayak bu genç, hem de sarhoşluk suçundan hapismiş!...

Markiz Adaları'nın yegane hapishanesi, burada, beton iskelenin tam karşısındaki tarihi bir bina. Bir asır evvel kilise olarak inşâ edilmiş. Adam öldürmek suçu hariç, (ki buralarda pek ender bir hadise), diğer suç işleyenler bu binada hapsedilir. Zaten sayıları da hiçbir zaman iki, üçü geçmezmiş. Mahkûmlar gündüzleri yol gibi hükümet inşaatlarında çalıştırılıp para kazanırlar, akşamları da, böyle eğlence veya sinema gibi bahanelerle serbest bırakılırmış. Hapishanenin duşu da bahçesinde. Bizde, burada kaldığımız müddetçe, gidip orada yıkanırdık.

Markiz Takımadaları

Güney yarım kürede, 10'uncu enlem civarında uzanan altı meskûn ada ve bunların etrafında bir sürü hâli adacıklardan müteşekkil Markiz Takımadaları, ilk defa 1595 yılında, (her karış toprağında zengin altın madenleri olduğu rivayet edilen yerleri bulmak ümidiyle), Peru'dan hareket eden İspanyol kâşif Mendana tarafından bulunmuş. Seyahatini, Peru'nun umumi valisi olan bir Markiz desteklediği için, rastladığı bu adalara ona izafeden "Markiz Adaları" ismini vermiş.

Mendana sahile çıktığı zaman, hayal ettiği altın madenleri yerine, pek iptidai bir şekilde yaşayan bronz renkli, iri yarı, kuvvetli ve o derece vahşi bir ırkla karşılaşmış. Bu adalarda yaşayan küçük kabileler daima birbirleriyle harp ederler, yakaladıkları veya öldürdükleri düşmanı merasimle yerlermiş. Bunların inançlarına göre, düşmanın etini yerse, onun yüksek meziyet ve kuvvetine de sahip olurmuş.

Bu insanlar, âdet ve itikatlarınca yapılmaması gereken hareketlere, yasak manasına gelen "Tabu" derler. Tabu'yu bozanın cezası derhal ölümdür. Mesela dini mabetlerine bir kadının girmesi, hatta yaklaşması dahi "Tabu"dur. Bütün Pasifik Adaları'nda, misyonerler gelip de yerlileri Hıristiyan dinine sokana kadar, cemiyet hayatları bir nevi kanun gibi bu tabu'larla düzenlenirmiş.

Mendana'dan bir buçuk asır sonra gelen Kaptan Cook da, bu adalarda, gene aynı vahşi hayatı bulmuş. Uzun müddet, dış alemden buralara hiç gelen olmamış. Yalnız, Amerika'dan Pasifik'te balina avına çıkan

balıkçı tekneleri erzakları bittiği zaman uğrarlarmış.

19. asrın başlarında ilk misyonerler Markiz'lere gelmeye başlar ve 1850'den itibaren adalar Fransız idaresine girer. Misyonerlerin tesiri ile eski ilâhları "Tiki"lerden ayrılıp, Hıristiyanlığı kabul eden yerliler arasında yamyamlık da yavaş yavaş önlenir. Son insan yeme hadisesi geçen asrın sonlarında Pua köyünde olmuş, yedi kişiyi birden kazana koymuşlar...

İlk gelen papazların, çıplak gezmeyi ve yerli dansları günah addedip, men'ettikten sonra koydukları diğer yasaklar, o zamanki yerlilerin hayatlarını aksettirmesi bakımından ilginçtir. Meselâ bunlardan bazıları: gelen yabancı teknelere çıplak gitmek, tamtam davullarını çalmak, elbiselerinin üzerine sihirli aşk kokuları sürmek, ölüleri güneşte kurutmak, vücutlarına dövme yaptırmak gibi yasaklarmış....

Papazların bazı iyilikleri yanında, bu insanlara kötülükleri de çok dokunmuş. O zamana kadar çıplak yaşayan yerliler, elbise giymeye mecbur edilince, daima yağmurda veya denizde, üstlerinde kalan ıslak çamaşır ile tüberküloza yakalanıp ölmüşler. Halbuki eskiden çıplak vücutlarını hindistancevizi yağı ile koruyup, gayet sıhhatli bir ırkmış. Medeni (!) dünyadan gelen denizcilerin getirdikleri frengi gibi sâri hastalıklar da yaygın tüberküloza eklenince, adaların 1870'te 100.000 civarında olan nüfusu, 40 sene zarfında 2000'e düşmüş!...

Bugün bütün adalarda, ücretsiz doktor, dispanser, ilâç sayesinde ölüm azalmış. Nüfus tekrar artmaya başlayarak 6000'e yükselmiş.

Bu adalara mahsus çok yaygın olan bir hastalık da "Elefantezi"dir. Bu hastalığa tutulanların kol veya bacakları şişerek ağaç gövdesi gibi olur. Bunun mikrobunu sivrisinekler taşır. Gerçi tüberküloz gibi artık bunun da önü alınmış. Şimdi sıhhatli, sağlam bir nesil yetişiyor.

Unutulmaz Bir Ziyafet

Gelişimizden birkaç gün sonra, Kısmet bu sevimli insanların uğrak yeri oldu... Her gelenin elinde de içi yerli yiyeceklerle dolu bir saz sepet. Bazı günler yerli kayıkları ile köyün gençleri gelir, gitarları ile bize ne güzel şarkılar çalıp söylerlerdi.

Ziyaretlerin peşinden davetler başladı. Ve bir eve çağrılmadan geçen günümüz olmadı. Yerlilerin hemen hemen hepsi Fransızca biliyor. Hem Oda'nın, hem benim kırık, dökük Fransızcamız, sonraları bütün Polenezya'da olduğu gibi burada da çok işe yaradı, aralarına katılma imkânı verdi.

Dostumuz Mahina, bizi bir akşam, ayrılacak olan Vali için verdiği ziyafete davet etti. Eve gelen her misafirin başına önce “tiare”den yapılmış bir taç takıyor. Tiare, portakal ağacının çiçeğine benzeyen, Güney Pasifik’in sembolü, çok güzel, beyaz bir çiçektir. Kuvvetli kokusu yasemini andırır. Bu çiçeklerden gerdanlık ve taç yaparlar. Her misafir karşılayış veya uğurlayışta, bu taç ve gerdanlıktan takmak, Polenezya Adaları’nda eski bir gelenektir.

Güzel bahçesinde, Mahina nefis bir büfe hazırlamış. Yarım kesilmiş iki kocaman varil içinde yakılan ateş korlaşmış. Birinin üzerinde bambuya geçirilmiş bir keçi, diğerinde gene kamışa takılmış on taneden fazla tavuk etrafa mis gibi kokular yayarak kızarıyor. Ayrıca, balığın envai çeşidi, istakozlar ve tabak tabak çiğ balıklar. İçkinin her çeşidi, elinin altında, su gibi... Ve bütün bu yiyecekler yalnız 18 kişi için!... O gece, tabağımızı bu nefis yemeklerle doldurup rahat koltuklarda yiyip içerken, sabaha kadar, iki gitar refakatinde söylenen yerli şarkıları kulaklarımızın pasını sildi...

Adada taze et satın almanın imkânı yok. Ayda bir, yüksek tepelerde yabani bir boğa vurup etini köyde satarlar.Onun için herkes bahçesinde tavuk, keçi, domuz besliyor. Bizi de davet ettikleri zaman, çiğ balığın peşinden tavuk veya keçiden ikram ederler ve bu sayede taze et yüzünü davetten davete görürdük.

Bir gün koyumuza, Fransa’dan gelip Tahiti’ye gitmekte olan Tahitienne yolcu gemisi geldi. Gidip çarkçıbaşısından bizim motorun delik egzoz borusunu sarmak için asbest fitili istedim. Bir çuval dolusu verdi. Boruyu söküp güverteye çıkardık. Mübarek boru öyle bir yerden delinmiş ki, tekne iskeleye yattığı zaman makina istop edilirse gömlekteki su silindire; düz veya sancağa yatıkken durdurunca susturucuya akıyor. Asbestli fitille boruyu iyice sardık. Makinadan çıkan suyu bir plâstik hortum ile doğrudan susturucuya bağladık.

Bu şekilde makinaya su girme tehlikesi önlenmiş oldu. Hava sıcak, daracık kıç altında boruyu takıp, çıkartırken, ayağımdaki şort terden denize girmiş kadar ıslandı. Uzun yola gidecek teknelerde su soğutmalı, gömlekli egzoz borusu yapılmaması çok daha doğru olur.

Pasifik’i geçerken, Panama’da sürdüğümüz boya ve vernikten teknede eser kalmadı. Kaldığımız koyda, daima ölü denizlerle tekne sallandığı için bordayı boyamak mümkün olmadı. Yolda iken, teknenin altında ve su ile temas eden yukarı kısımlarında aslanağzı çiçeği gibi büyüyen nebatlar, demirledikten sonra, devamlı su akıntısı olmayışından kendiliğinden ölüp düşmeye başladılar.

Ticaret rüzgârlarının çıkardığı dalgadan ayrı olarak, Pasifik'te, daima ölü deniz, soluğan vardır. Bin küsur mil güneyde esen kuvvetli rüzgârların denizi, keşişleme ile lodos arasından, devamlı olarak bütün Pasifik Adaları'nı döver. Güneye açık Tai-ohae koyu da bu soluğanlara maruz. Botla sahile çıkmak bir mesele oluyor. Dışarı çıktığımız zaman botu iskelede bırakmak bu dalgalar yüzünden imkânsız, iskele ile fener burnu arasındaki kumsaldan çıkıyor ve botu oraya çekiyoruz. Yalnız sahile yaklaşır ve çıkarken, kumsalda kırılan dalgaları çok dikkatli kollamak lâzım. Yoksa hemen botu alabora eder, içini su doldurur. İlk günler, usulünü öğrenene kadar birkaç kere botu su ile doldurduk. Hem kendimiz, hem öteberi ıslandı. Bir dalga üstünde sığlığa yaklaşırken, hemen bottan atlayıp peşindeki dalga bindirmeden botu dışarı çekmek lâzım.

Nukihiva Adası'nın yegâne kötü tarafı "Nono" dedikleri, toplu iğne başı kadar küçük kum sinekleri ile dolu oluşudur. Bu nonoların her ne kadar kendileri ufaksa da, ziyanları tam aksine pek büyük oluyor. Soktukları yer müthiş kaşınır. Kaşıdıkça da, bir lira iriliğinde cılk yara olur, bir daha kolay kolay kapanmaz. Bilhassa kol ve bacak düşkünüdür bu nonolar. Nispeten açıkta demirli olduğumuz için tekneye kadar gelmiyorlar. Ama sahilde, hele bir şortla dolaşmaya kalktınız mı, sürü halinde üşüşürler... Yerliler nonoya karşı evlerinde hindistancevizinin kurumuşkabuklarını yakarlar. Kokusundan hem nono, hem sivrisinek kaçar. Tuhaftır, diğer Markiz Adaları'nda bu sinekler yok...

Yerliler

Daima güler yüzlü, neş'eli ve sakin olan bu yerlilerin daha iki üç nesil evvel birbirini yiyen vahşilerin torunu olduklarına insan inanamıyor... Tabiatın cömertliği yüzünden çalışmakla hiç de başları hoş değil, hilkaten tembeldirler. Gerçi hak vermemek de elde değil.. Denizde balık bol, ormanlar ise muz, limon, ekmekağacı, hindistancevizi gibi envai çeşit meyve ağaçları ile dolu. Karnı acıktı mı, bir papaya, üç beş muz veya bir balığın üzerine biraz limon sıkınca yemek derdi kendiliğinden hallolur...

"Kopra" denilen hindistancevizinin kurutulmuş içi iyi para getiriyor. Zaten bu adaların yegâne ihraç metaı bu kopradır. Bunun zahmetli bir işi de yoktur. Yılda dört kere ceviz verir bu ağaçlar. Hindistancevizi olunca ağacının dibine, yere düşer. Bunu ortadan yarıp içini çıkartır ve güneşte bir kaç gün kuruturlar. Sonra çuvallara doldurup bir gemi gelene kadar kuru bir yerde saklamak, kopra yapmak için bütün gereken iştir.

Çok cömerttir bu insanlar. Ellerine geçen parayı içki veya lüzumlu, lüzumsuz bir şeye sarfetmeden rahat edemezler. En basit misali, köyün ancak bir kilometre kadar, o da çamurlu bir toprak yolu var. Bu kadarcık yol için, hemen her evde birkaç tane motorlu bisiklet bulunur...

Eski gelenekleri olan tahta oymacılığın güzel örneklerine hâlâ rastlamak mümkündür. Sert bir yerli ağaçtan yapılan, üstünde eski ilâhları Tiki'ler nakşedilmiş dedelerinin harp aletleri, bugün süs olarak kullanılıyor. Bunlar içinde iki yanı tırtıl tırtıl, kabzası oymalı yassı kılıçlar, düşmanın kafasına vurmak için baltalar veya boğazını koparmak için sapan gibi cenk aletleri en güzel olanlarıdır.

Taiohae köyünün hem içinde hem civarında "Pai-Pai" dedikleri eski zaman evlerini, bir kısmı yıkık da olsa, gene görmek mümkündür. Bunları yerden yarım metre kadar yükseklikteki bir taş zemin üzerinde yaparlarmış. Pai-Pai'nin yarısı açık veranda, diğer yarısı bir basamak daha yüksek olup üç tarafı bambu ile kapalıdır. Dam niyetine üstü pandanüs yaprakları ile örtülü. Bu kapalı kısımda bütün aile, çoluk, çocuk, misafir, hep beraber yanyana yatarlarmış. Boydan boya bir metre ara ile konan yarım yuvarlak iki ağaçtan bir tanesi yastık vazifesi görür, diğerinin üzerine de dinlenmek için ayaklarını koyarlarmış... Kıymetli eşyalarını bir sepete koyup, düşman baskınına karşı tavana astıkları söylenir. Geceleri herkes bu ufacık yerde hep beraber yattığı için, çiftlerin aşk yuvası gündüzleri ormanlar olurmuş. Bu eski âdet, bilhassa gençler arasında, bugün gene devam ediyor. Sarmaşıklarla kaplı koca tropik ormanlar, âşıkların gene yegâne randevu yeri...

Kadın, erkek münasebeti pek serbesttir bu adalarda. 12-13 yaşında çocuk sahibi olmuş kızlara sık sık rastlarsınız. Gayrı meşru çocuk diye bir problem yoktur. Eğer annesi istemezse, bir komşusu onu evlât edinmeye çoktan razıdır. Çocuğa çok düşkündürler. 8-10 çocuk sahibi olup, hâlâ başkasından evlatlık alan aileler çoktur. Zaten birbirine çocuk vermek, evden sandalye, tabak vermekten daha basit bir olaydır. Hem evlât edindikleri çocuk, ailenin esas çocukları gibi bütün kanuni haklara da sahip olur.

Tahiti'den gelen on günlük iznimiz bitince, Jandarma Kumandanı beş gün daha kopardı.O da bitince hastanenin doktoru bir haftalık rapor verdi. Yalnız, diğer adaları ve Nukuhiva'nın başka köylerini ziyaret etmemiz yasak ve doğru Tahiti'ye gitmemiz icap ediyormuş. Zaten haziran sonu oldu. Tahiti'deki 14 temmuz şenliklerine yetişmek için bir an evvel yola çıkmamız lâzım.

Son günü çıkıp alış verişimizi yaptık. Köyün iki bakkal dükkânında, Tahiti'den malzeme getiren guletler iki aydır grev yaptığı için, alacak pek bir şey de kalmamış. Sonra ev ev dolaşıp dostlarımıza veda ettik. Gelişimizde olduğu gibi ayrılırken de, gene boyunlarımıza tiareden kolyeler takıldı. Tekneye dönmek için sahile geldiğimiz zaman, botun içini meyve, sebze ile dolu bulduk. Hatta iskelenin ucunda da bota koyamadıkları kocaman iki hevenk muz bizi bekliyordu.

Polenezya Adaları'nda, eski bir âdet, bir inanç vardır. Adadan ayrılan bir kimse, bir gün tekrar buraya dönmeyi arzu ediyorsa, boynuna takılan çiçek kolyelerini gemi limandan ayrılırken denize atarmış.

28 Haziran 1966 Salı günü, Kısmet'in beyaz yelkenleri şişmiş, Taiohae koyundan ayrılırken biz de bu âdete gönülden uyduk. Bir gün tekrar buralara dönebilmek ümidiyle, dostlarımızın taktıkları tiareden kolye ve taçları koyun mavi sularına ardımızdan bıraktık...

TEHLİKELİ YOLCULUK

Taiohae koyunun ağzındaki Sentinelles Adacıkları arasından geçip açık denize çıkınca, kuvvetli bir poyraz Kısmet'i önüne kattı. Keşişlemeden gelen soluğan, poyrazın çıkardığı dalgalar ile karışmış, güvertede çatlıyor.

Hava kararırken Nukuhiva arkamızdaki bulutlar arasında kayboldu. İskele bordamızda Ua-Pu adası, yerli lisanında (Geceler Adası), yüksek ve sivri, acaip biçimdeki kesik tepeleri ile başka bir dünyaya aitmiş hissini veriyor insana.

Gece rüzgâr daha kuvvetlendi. Bocrumu indirip, trinketin iskotasını yekeye bağlayarak, tekneyi görünmez dümencimize teslim ettik. Yattık ama gözümüze uyku girmiyor... Dünyanın en tehlikeli denizlerinden biri olan Tuamotu Arşipel'i önümüzde uzanıyor.. Tahitiye kadar 800 millik yolculuğumuzun 200 mili bu denizde geçecek.

Mercan Adaları

Pasifik'te üç tip ada mevcuttur. Birincisi, ayrıldığımız Markizler gibi volkanik adalardır. Bunlar yüksek ve kıyıları derindir. Yalnız bazı koylarının içinde mercan dökünüleri mevcuttur.

İkinci tip, gene yüksek volkanik adalardır. Kıyılarını, (Barrier-reef), mercan resifleri bir halka gibi çevirir. Bu kayalar bazen sahile çok yakın, bazı yerlerde 2-3 mil açıktan, bir tabii mendirek gibi adanın etrafını dolanır. Sahil ile bunların arasında kalıp (lagün) denen su, bir göl gibi sâkindir. Mercan resifleri, muhtelif yerlerde bazen sığ, bazen derin geçitler verir. Tahiti ve civarındaki "Cemiyet Adaları" bu ikinci gruba girer.

Son çeşit adalar ise mercan "atol"leridir. İçinde ada olmadan, mercan resifleri, ortadaki lagün'un (gölün) etrafını bir ince şerit halinde çevirirler. Bu kayalar bazen su seviyesinde, bazen biraz daha yüksek, en fazla bir iki metre irtifada olur. Mercan kayalarını, birbiri üzerine yaşayan ve (polyp) denen tek hücreli küçük yaratıklar meydana getirir. Zamanla su üstündeki mercanlar ölüp kum gibi olur ve bunun üzerinde ancak hindistancevizi ağacı yetişir. Bu kum şeridinin genişliği birkaç yüz metre olabilir. Bir iki mil boyunda ufak atoller olduğu gibi içindeki lagünün boyu 25-30 mili bulan büyükleri de mevcuttur. Atollerin bazılarında, umumiyetle batı taraflarında, ufak

teknelerin göle girebileceği derinlikte geçitler vardır. Bazılarında hiç derin geçit yoktur. Alçak yerlerden veya sığ geçitlerden laguna giren denizler dere gibi kuvvetli bir akıntı ile derin geçitlerden dışarı doğru akar. Akıntı sür'atinin 7-8 mili bulduğu geçitler vardır.

Önümüzdeki Tuamotu Denizi'nde, 600 mil kadar geniş bir sahaya serpilmiş 78 atol bulunuyor. Bazılarının üstünde köyler ve hindistancevizi ağaçları vardır. Çoğu atoller su ile aynı seviyede bulunduğu için bu deniz, bilhassa gece karanlıkta, denizciler için çok tehlikelidir. Ayrıca bu mıntıka ticaret rüzgârları sahası içinde olmakla beraber, değişik yönlerden kuvvetli yağmurlarla beraber gelen ani boraları ile de meşhurdur.

Adalar arasındaki akıntılar ise gayrı muayyendir. Bir gün batıya doğru akarken, ertesi günü dönüp bambaşka bir istikâmette akabilir. Bütün bu tehlikelerden başka, Tuamotu Arşipel'ine ait haritalar çok eski ve aslına uymamakta olup, bir sürü hatalarla dolu. Yani onlara da güvenilemez...

Bütün bu sebeplerden dolayı, Tâumo-tu Denizi'nin diğer bir ismi de "Tehlikeli Arşipel"dir. Son bir yıl zarfında, üçü bu sularda yıllarca çalışmış radarlı gulet olmak üzere, tam 12 tekne parçalanmış!.. Yalnız son bir ayda, kayalara bindiren bir Amerikan, iki Ingiliz yatından mürettebat ancak hayatlarını kurtarabilmiş...

Bu mercan kayalarının en kötü tarafı, kurt dişi gibi tırtıl tırtıl olduğu için üstüne bir tekne çıktı mı bir daha kurtuluş ihtimali yok denecek kadar azdır.

İşte bütün bu iç açıcı malûmatla, nasıl bir haleti ruhiye içinde bu yola çıktığımızı anlamak güç olmasa gerek...

Tahiti'ye gitmek, Tuamotu'lar arasından geçmeden de mümkün. Yalnız o zaman, çok daha batıya giderek bunların dışından dolaşmak ve son 250 mili rüzgâr ve akıntıya karşı katetmek zorunda kalınır. Tuamotu Adaları arasından geçen muhtelif boğazlar vardır. Biz, yaklaştığımız yönünde üstünde ağaç olan atoller arasından geçmeyi tercih ettik. Hiç olmazsa ağaçları görme şansı daha fazla, ilk göreceğimiz ve üzerine rota tuttuğumuz en kuzeydeki Takaroa Adası olacak. Hatta hava ve akıntı şartları müsait olursa bu adada birkaç gün de kalmayı tasarladık.

Yağmur ve boralı geçen ilk günlerden sonra hava sıyırmaya başladı...

Takaroa Atolü

2 Temmuz Cumartesi, rüzgar hafif, güneşin etrafı kavurduğu bir gün. O gece, tatlı bir keşişleme ile adalara yaklaşırken, daha dikkatli rota tutabilmek için bütün gece dümende vardiya tuttuk. Sabah şafaktan evvel aldığım yıldız rasatları ile mevkiimiz Takaroa'nın 12 mil kuzeyinde çıktı.

Saatler ilerledikçe bizim heyecan da artıyor. Adaya 7 mil yaklaştığımız halde hiç bir şey gözükmüyor.. On dakikada bir direğe çıkıp ufku tarıyorum... Nihayet 5 mil kala, Kısmet'in her dalga üzerinde yükselişinde, adadaki en uzun ağaçların tepeleri, ufukta kurşun kalem uçları gibi belirmeye başladı.. Yaklaştıkça, küme küme hindistancevizi ağaçları daha iyi şekilleniyor. En sonunda alçak ada, beyaz bir şerit gibi suyun üstünde gözüktü. Kıyılarında ölü denizler çatlayıp zerrecikleri havada toz gibi uçuşuyor.

Takaroa 15 mil kadar boyunda, armut biçimi bir ada. Geçit ve köy adanın güneybatı ucunda. Kuzey burnunu geçtikten sonra sahile yakın seyrediyoruz. İçerideki lagün ayna gibi sakin, masmavi. Bir koyda, 1906 yılındaki tayfunda dokuz oturak kayaların üzerine çıkmış County of Roxburgh isminde, 1000 tonluk bir yelkenli ticaret teknesinin çürümeye terkedilmiş paslı leşi yatıyor. Pasifik'in afeti tayfunlar, bu mıntıkalara fazla sokulmaz, nadiren vuku bulur. Ama geldiği zaman da koca dalgalar bütün köy ve ağaçları, üzerinde yaşayan insanlarla beraber denize sürükleyip götürür. Şansı olan, şayet tırmandığı ağaç devrilmezse, hayatını kurtarabilir!...

Öğleye doğru burnu dönünce ağaçlar arasındaki köy ve kırmızı kiremitli kilisesi gözükmeye başladı. Köy geçidin kuzey yakasında. Önüne gelince, rıhtımda toplanan yerliler direğe bir Fransız bayrağı çektiler. Adaya yaklaşan bir tekne ufukta gözükünce, birisi "taro, taro" (gemi, gemi) diye bağırarak köyün içinde koşar, herkese haber verirmiş.

Geçidin iki yakası 100 metre kadar geniş ise de ancak bunun 40 metresi derin su. Boğazın köy tarafında guletlerin yanaşabileceği küçük bir taş rıhtım var. Güneş tepede olduğu için, kıvrılarak giren kanalın iki tarafındaki sığ mercan dökünüleri direk tepesinden kolayca belli oluyor. Med-cezirin de değişme anı, geçitte akıntının en zayıf olduğu zaman. Kolaylıkla içeri girip rıhtıma aborda olduk. Akıntının tesiri ile teknenin rıhtıma yaslamaması için baş ve kıçtan birer demir attık.

Çoğu çocuk 120 kişilik köyün bütün ferdi iskelede toplanmış, Kısmet'in arkasında dalgalanan ve ilk defa gördükleri bayrağa merakla bakıyor, nereden geldiğini öğrenmeye çalışıyorlar. Atom denemeleri

münasebetiyle rıhtımın yanında yeni kurulmuş olan meteoroloji istasyonunun Tahiti'li memuru, tekneyi görünce kitapları karıştırıp ne bayrağı olduğunu öğrenmiş. Onlara Türk olduğumuzu anlatmaya çalışıyor ama nafile, ilk defa duydukları bu milletin nerede olduğunu bir türlü kavrayamıyor, bize aydan gelmişiz gibi bakıyorlar!..

İyi Fransızca bilen bu memurdan başka adada yabancı yok. Aynı zamanda kendisi köyün şerifi. Bizi evine davet etti. Hükümete ait lojmanda duşumuzu bile yaptık. Su bu atollerin en büyük derdidir. Topraktan çıkmadığı için yalnız yağmur suyu ile idare etmek zorundalar.

25-30 hanelik köy, birkaç yüz metre uzunluğundaki toprak bir yoldan ibaret. Yolun iki tarafında, bahçeler içinde bir iki odalık sazdan evler. Bir kısmı kapalı, sahipleri diğer atollerde çalışmaya gitmişler. İki tane kocaman taş kilise, ilk nazarda göze çarpıyor. Bir tanesi Mormon kilisesiymiş. Taumotu'larda Hıristiyanlığın bu mezhebi çok yaygındır. Mormonlar içki, sigara, kahve içmezler. Hatta bazı adalarda papazlar yerli dansları bile günah diye yasak etmişler.

Atollerde Hayat

Hayat hem kolay, hem de çok serttir bu adalarda. Denizden bir iki metre yüksekliğindeki ufacık bir kara parçası üzerinde, tam bir mahrumiyetle geçer ömürleri. Adada yetişen yegâne gıda karada hindistancevizi, gölde balık...

Hindistancevizi ağacının her bir parçasından azami derecede istifade ederler. Daha tam olmamış cevizin suyunu içerler. Olmuşunun eti yenir, ayrıca rendelenip sıkılarak sütü çıkartılır. Bu sütü her türlü yemek ve tatlıda sos olarak kullanırlar. Bütün kazançlarını gene bu hindistancevizinden temin ederler. Kurutup kopra yapar ve Tahiti'den gelen guletlerle yollayıp satarlar. Ateş için cevizin kurutulmuş kabuğunu yakarlar. Uzun yaprağı ile evlerini kaplar, hasır, sepet yaparlar.. Köydeki köpek ve tavukların gıdasını dahi bu hindistancevizi teşkil eder. Hatta eski günlerde, Polenezya Adaları'nda, kurumuş ceviz kabuğunun içini parlatıp su koyar ve ayna gibi kullanırlarmış.

Etrafta köpek bolluğu ilk günü nazarı dikkatimizi çekti. Meğer kesip yerlermiş... Hatta köpek etini tavuğa tercih ediyorlar!...

Gölde balık bol; deniz suyunda biraz bırakıp çiğ çiğ yiyorlar... Son üç aydır Tahiti'den ayda bir mübrem ihtiyaçlarını getirip yaptıkları koprayı götüren guletler, navlunu arttırmak için grev yapınca, köyün

yegâne bakkal dükkanında fare düşse başı yarılır. Un, kibrit dahi kalmamış. Daha bir iki nesil öncesine kadar dışarı dünya ile hiçbir irtibatları olmadan gayet mes'ut yaşarlarmış. Ama bugün süt tozuna, konserveye, ete, gaza, sabuna alışmışlar. Ve bu alışkanlıktan sonra gene yarım asır evvelki hayata dönüş, pek zor geliyor şimdi. Ufak çocuklar süt olmayışından sefil olmuş. Bizde bol miktarda süt tozu vardı. Fazla konservelerle beraber hepsini dağıttık. Markiz Adaları'ndan getirdiğimiz limon, muz, greyfrut çocuklar arasında ne kadar makbûle geçti... Büyükler çocuklarımız yesin diye meyvaları ağızlarına koymadılar. O çocukların muzu bir koklayışları, yemeye kıyamadan seyredişleri vardı. Bilseydik çok daha fazlasını getirirdik.

Ertesi sabah elimizde kova ve maşa, mercan kayaları üzerinde deniz böcekleri toplamaya çıktık. Bunların bazıları zehirli olup içindeki hayvan sokunca insanı öldürebilir. Kabukları yandan tutmak lâzımdır. Bizim gibi acemiler için en iyisi, şüpheli olanları maşa ile toplamak.

Köyden çıkınca bir sığ geçitten geçiliyor. Kopra yapmak için hindistancevizi toplamaya giden üç kadın da bize katıldı. Çat pat Fransızca biliyorlar. Neş'eli, güler yüzlü insanlar, işlerini bırakıp saatlerce bizimle kaldılar. Zaten saat veya zaman mefhumu diye birşey yok buralarda. Med-cezirin alçak zamanı, su üstünde kalmış kayalar üzerinde, hep beraber türlü renk ve şekillerdeki deniz böceklerini topladık.

Öğle vakti güneşten bunalınca, hindistancevizi toplayıp serin suyunu içtik, olmuşlarının içini yiyerek kârnımızı doyurduk. Kadınlar pala gibi koca bir bıçakla yarıyorlar cevizi. Oturup yapraklarından bize sepet ve şapka ördüler. Bir tanesinin çiçeği burnunda, dokuzuncu çocuğuna hamile imiş. Bizden çok hoşlanmış. Doğacak çocuğunun ismini hemen oracıkta koydu:

Kız olursa Oda, erkek olursa Sadun!

Diğeri çekik gözlü güzel bir kadın, mütenasip vücudunun bazı yerlerini yırtık bir pareu kapatmaya çalışıyor. Kendisi 21 yaşında ve üç çocuğu varmış. Lâf arasında annesinden bahsediyordu. Sorduk, sağ mı diye. Annesi daha 33 yaşında ve tam on üç tane de çocuğu varmış!

Bu adalarda hemen her ailenin bir düzineye yakın çocuğu vardır. Her kadın bir çocuk fabrikası! İnsan önce hayret ediyor, sonra da hak veriyor. Ne sinema var, ne tiyatro, ne bir gazino.. Hele akşam elektrik de olmayınca, başka ne eğlence kalıyor geriye!.. Çocuğun bir külfeti de olmaz bu atollerde. Nihayet bir ceviz fazla açılacak, bir balık fazla tutulacak. Hava sıcak, elbise derdi yok. Ayağında bir don, bütün gün

dışarıda. Köyde bedava ilk okul var, tahsil masrafı da kalkıyor ortadan. Bronz renkli çocuklar daha yürümesini öğrenmeden ördek gibi yüzmeye başlıyorlar...

İnci Dalgıçları

Akşam, köyün bütün ahalisi Kısmet'i ziyarete geldi. Güvertede çocuklara takılmadan adım atacak yer yok. Burada, gelen misafire kabuklardan yapılmış kolye takmak eski bir gelenekmiş. Tekneye her gelen aile, deniz böcekleri kabuklarından, her biri ayrı ayrı desenlerde ve zevkle işlenmiş bir kolyeyi, önce yanaklarımızdan öperek boynumuza takıyor. Benim başıma, gene kabuklardan yapılmış bir de taç koydular. Sonunda boynumuzdaki kolyeler bir düzineyi buldu. Dolaştıkça fincancı katırı gibi şıngırdıyoruz!..

Hepsinin merakı, ilk defa duydukları Türkiye'nin nasıl bir memleket olduğunu öğrenmek. Yanımızdaki resim ve kartpostallarla, dilimizin döndüğü kadar anlatmaya, tecessüslerini gidermeye çalıştık.

Bir ara, üç dört yaşlarında bir çocuğu severken "Hadi seni de beraber götürelim" diye takıldım. Hemen annesi, "Peki oğlumu size verdim, götürün. Hem dünyayı gezip birşeyler öğrenir" demez mi!.. Lâtife ettiğimizi anlatana kadar bir hayli dil dökmek icabetti.

Misafirlerimizden bir tanesi adanın en iyi dalgıcı imiş. Bu adaların en büyük gelir kaynağı inci ve istiridyesinin kabuğudur. Lagunda "İnci istiridyesi" bol miktarda yetişiyor. Fransızlara ait olan Tuamotu'larda, hükümet inci neslinin tükenmemesi için bazı tahditler koyup, gelişi güzel çıkartılmasını men etmiş. Her yıl, ancak bir atolde, muayyen bir müddet çıkartılıyor. Aynı zamanda 10 cm'den küçük istiridye toplamak yasak. Takaroa'ya sıra yedi senede bir geliyormuş. O yıl hangi ada seçildi ise, bütün civar adaların dalgıçları oraya gidip iki ay çalışırlarmış.

Yalnız bir gözlük ile 30 metreye inip 3 dakika su altında kalıyor, çıkarken de dipte topladığı istiridyeleri beraberinde getirebiliyorlar. Köpekbalığı ve deniz dibi sarhoşluğu, dalgıçların en büyük iki düşmanı. Her yıl çok ölen olurmuş. Bir dalgıç 3 dakikadan sonra hâlâ su üstüne çıkmayınca, sandaldaki elbiselerini daldığı yere atarlar, o günü matem olarak diğerleri de dalış yapmazlarmış.

İnci kadar istiridyesinin kabuğu da para getiriyor. Dışı siyah, içi beyaz sedef kabuk, bilhassa düğme sanayiinde çok kullanılır. İyi bir dalgıç iki aylık dalış mevsiminde 40-50 bin lira para kazanırmış.

Lagunda Balık Avı

Sabah, dalgıç arkadaşlarla beraber, ağaç gövdesinden oyulmuş ince, uzun sandallarıyla lagunda balık avına ve gezmeye çıktık. Lagun'un içinde kuvvetli akıntı ve bir sürü mercan döküntüleri var. Bilmeden dolaşmak imkânsız. Bu mercan kayalarının teşekkülü, bizim sulardaki kayalardan apayrıdır. 20-30 kulaç derinlikten hemen dikine, su seviyesine kadar yükseliverir.

Lagünün bir yerinde, 2 kiloluk bir kurşun parçasını demir niyetine atıp durduk. Arkadaşlar ellerinde kendi yaptıkları zıpkın tüfekleri ile balık avlamak için daldılar. Ben de daha sığ yerde yüzüp, türlü renklerdeki mercan kayaları arasında, deniz dibi aleminin doyulmaz güzelliğini seyrettim. Yaşayan mercan, ölmüşüne nazaran çok daha canlı renk ve ayrı biçimlerde oluyor. Hele bu kayalar arasında, akla gelebilen her şekil ve renkte, irili ufaklı, ne acaip, ne güzel balıklar var. Bazısının kuyruğu ne tarafta, başı nerede, ayırt bile edilemez... İnsan kendini bir hayvanat bahçesinin gayet zengin akvaryumunu seyrediyor zanneder.

Bu balıkların birçoğu zehirli, yenmiyor. Bilhassa mercan ile beslenenleri zehirli olur. Pasifik'te bu zehirli balık mevzuu çok mühimdir. Dikkat edilmezse insan hemen ölebilir. Açık denizde, kıyılardan uzak yerlerde tutulan balıklar en eminidir. Bunlar zehirli olmaz. Bir de ton, uskumru nev'i balıklar, mercan yemediklerinden zehirsizdir. Diğer tutulanları o adanın yerlilerine sorup öğrenmeden yememek lâzım. Hatta o kadar tuhaftır ki, aynı adanın bir koyunda tutulan balık yenir de, bir iki mil mesafede, başka bir koyunda yakalanan aynı cins balık yenmez, zehirlidir. Bu tamamen balığın yediği gıdaya, mercana bağlı. O koyda, meselâ fazla miktarda ölü mercan olabilir. Yediği gıdadan mütevellit zehirli olabilen balıklardan başka, "Balon Balıklar" gibi her yerde zehirli olanları da ayrı bir grup teşkil eder.

Dalgıç arkadaşlar bir sürü balık vurduktan sonra etrafta köpekbalıkları fazlalaştığı için çıktılar. Vurulanların kan kokusuna üşüşüyor bu canavarlar.

Mercan döküntüleri üzerinde, diz boyu bir sığlıkta, köyün "Balık bahçesi"ne gittik. Taşlarla dalyan gibi geçitler yapmışlar. Bunlardan içeri giren balık bir daha dışarı çıkamıyor. İhtiyacı olan köylü gidip yiyeceğini bir kepçe ile topluyor. Bu "Balık Bahçesi"nde kolyoza benzer, daha irisi, lezzetli balıklar tuttuk.

Miço İlk Defa Karaya Çıkıyor

Takaroa Adası'nın hatırasını bizim Miço efendi herhalde yaşadığı müddetçe unutamaz. Burada hayatının en heyecanlı anını yaşadı ilk defa karaya çıktı!..

Geldiğimizden beri kamaranın üstünde oturup rıhtımda dolaşan köpekleri, tavukları hayretle seyrediyordu. Sonunda dayanamayıp etrafın tenha olduğu bir zaman rıhtıma atladı. Yürümesi görülecek bir manzaraydı. İlk defa ayağının altında tahtadan başka bir cisim, toprak var. Hem bu kara parçası, Kısmet gibi hiç sallanmıyor da.Vücudu uzadı, yeri kokluyor, adımını korka korka atıyor... Birkaç adımdan sonra korktu, hemen tekneye döndü. Biraz sonra tekrar çıktı. Bir tavuğu yakından görüp koklamak istedi. Bir gaga yiyince vazgeçti. Gölgede uyuyan bir köpeğin üstüne çıkmaya kalkınca, işte o zaman kızılca kıyamet de koptu. Köpek fırlayıp Miço'yu önüne katınca, soluğu direkte aldı. Heyecandan akşama kadar kendine gelemedi. Bir daha da kendi küçük dünyasından dışarı çıkmaya yeltenmedi...

Son gece, gene bütün köy, Kısmet'in üzerinde ve içindeydi. Hatta bir ara, biz dahi oturacak yer bulamayıp bazı misafirlerle birlikte hemen yandaki rıhtımda oturduk. Bu gece gitarlarını da getirmişler. Mehtabın ondördü, aksı gölün sakin suları üzerinde oynaşırken, sabahın erken saatlerine kadar gitarlar çalınıp şarkılar söylendi. Pareu giymiş yalınayak genç kızlar, uzun kara saçları kıvrak bellerine kadar düşmüş, yerli dansları oynadılar. Bizim kadar kendileri de eğlendi. Kısmet, her günleri aynı geçen bu candan insanların monoton hayatlarına, birkaç günlük de olsa bir değişiklik getirdi, bir eğlence vesilesi oldu.

Bir iki saat uykudan sonra, 6 Temmuz Çarşamba sabahı şafakla beraber yol hazırlığına başladık. Bugün, med-cezirin değişme, yani geçitte akıntının en zayıf olduğu zaman, saat 6 sularında. Dalgıç arkadaşlar dalıp 12 kulaçtaki mercan kayalarına takılmış demirlerimizi çıkardılar.

O kadar geç yatmalarına rağmen gene çoluk çocuk herkes bizi uğurlamaya gelmiş. Hep bir ağızdan Pasifik'in meşhur ayrılış şarkısını söylerlerken, Kısmet'de, riya ve gösterişin daha ne olduğunu bilmeyen temiz kalpli bu tabiat insanlarının sevgileriyle dolu, ağır ağır rıhtımdan ayrıldı...

Atoller Arasında Yolculuk

Mercan resifleri arasından çıkış, yolu öğrendiğimiz için girişten daha kolay oldu. Adanın güneybatı ucunda paraketamızı koyverdik. Hava

açık ve güzel. Kısmet hafif bir poyraz önünde yol alırken, Tarakoa'nın ağaçları arkamızda çabucak gözden silindi, iskele tarafımızda başka bir atol, Takapoto, bir müddet ufukta bize yoldaşlık etti. Bu atolün lagununa girişi yok. Ancak müsait havalarda, guletdışarıda beklerken, yerliler kayıkları ile kopralarını ona götürmek, gelen yiyeceklerini almak zorundadırlar.

Önümüzdeki 150 milde birçok atol mevcut. Taumotu'ların merkezi ve en büyüğü olan Rangiroa ile onun 15 mil doğusundaki Arutua Adaları arasındaki geniş kanaldan geçmek üzere güneybatıya yol verdik. Rangiroa'nın bizden tarafı ve Arutua'nın kuzey yönü ağaçlık. 110 mil mesafedeki bu boğazdan çıktıktan sonra artık Tahiti'ye kadar başka atol yok yolumuz üzerinde. Bu adalar arasından ertesi günü aydınlıkta geçebilmek için, rüzgâr hafiflediği zamanlarda makinayı çalıştırıyoruz. Dümende oturup gayet dikkatle rota tutuyoruz.

Kullandığımız pusula 10 cm. çapında basit, küçük bir filika pusulası. Arızi inhirafı güney yarım küreye indikten sonra çok değişti. Bazı yönlerde 20 dereceye kadar büyük fark yaptı. Pusulanın her yönde tashihini yapma imkânı bulamadığımız için, sık sık rasat alıp mevkiimizi devamlı kontrol etmek zorunda kalıyoruz. Nitekim, akşamüstü aldığımız rasatlarda çok daha batıya yükselmiş olduğumuz çıktı. Pusula rotamızı ona göre tashih ettik. Şayet o rasadı yapmamış olsaydık eski rotada yol alırken, gece diğer atollerin üzerine çıkacaktık. O günü, elimize geçecek ilk para ve fırsatta iyi bir pusula almayı kendi kendime söz verdim.

Gece, sağnakla birkaç yağmur bulutundan sonra sıyıran mehtap etrafı aydınlatıyor. Dümeni Oda'ya bırakıp biraz uzandıysam da, heyecandan gözüme uyku girmiyor. Gittiğimiz rotada 10 derecelik bir hata, gece karanlığında görünmesi imkânsız mercan kayalarının üzerinde sonumuzu getirmeye kâfi.

Sigaralar birbirine eklenirken saatler uzadıkça uzuyor, sabah bir türlü olmak bilmiyor. Nihayet en parlak planet Venüs ağır ağır doğuda yükselirken, tan yerinde gecenin koyu renkleri açılmaya başladı.

Alacakaranlıkta aldığım yıldız rasatlarının hesabını kamarada yaparken, bir ara Oda dümenden: "Baksana, şunlar ada değil mi?" diye seslendi. Tekne her dalga üzerinde yükselişte, dikkatli bakılınca, Arutua Adası'nın ağaçsız poyraz ucu, deniz üzerinde siyah çizgiler şeklinde hayal meyal gözüküyor. Tam arzu ettiğimiz rotada gelmişiz.

Hava iyice aydınlanınca, ağaçlık olan kuzey burnu Motu Tao'da iskele baş omuzluğumuzda belirmeye başladı. Burnu döndükten sonra,

Arutua'nın batı sahillerini takiben birkaç mil açıktan yol alıyoruz.

15 mil genişliğindeki boğazın diğer yakasındaki Rangiroa Adası gözükmüyor bile. Arutua'nın güney ve güneybatı kısmı su ile aynı seviyedeki mercan kayalarından müteşekkil. Pasifik'in sonu gelmeyen dev dalgaları bu alçak kayalar üzerinde çatlayınca, havaya uçuşan çırpıntılar uzaktan beyaz bir bulutu andırıyor...

Tahiti Gözüküyor

Öğleye doğru, artık Tuamotu kabusundan kurtulup, Tahiti'ye doğru gene açık denize eriştik. Keşişlemeden canlanmış rüzgârla Kısmet dümeni bağlı yol alırken, akşam, biz de erkenden yattık. Gece ikiye doğru rüzgâr gittikçe kuvvetlenmeye başladı. Bocrumu indirdik. Sabah olurken, devamlı artan rüzgâr fırtına şeklini aldı. Ana yelken mayna, bocrum hisa. Lumbuzlara kadar suların içine gömülmüş olan küpeşte, bu az yelkenle biraz nefes aldı. Dik ve iri denizler rüzgârla beraber başomuzluktan çullandıkça, bütün tekneyi sıtmalı hasta gibi titretiyor. Fırtına bütün gün ve müteakip gece tam şiddetliyle devam ederken, biz de fırsattan istifade bol bol uyuyor, son iki günün yorgunluğunu üzerimizden atmaya çalışıyoruz.

9 Temmuz Cumartesi, gün ağırırken güverteye çıktığım zaman, Tahiti'nin 2500 metreye yükselen haşmetli siluetini 30 mil mesafeden seçiliyor buldum.

Güneş yükselirken fırtına kırılmaya başladı, ana yelkeni de bastık. Öğleye doğru adanın en kuzey ucu, Venüs Burnu önlerine vardık. Dik bir yamacın altında, yemyeşil koca ağaçlarla kaplı burun bir dil şeklinde denize doğru çıkıyor. Nihayetinde beyaz bir fener kulesi var. Uzaktan mor gibi gözüken yüksek tepeler, yaklaştıkça yeşilleniyor. Gölgede kalmış vadiler, sihirli bir karanlık içinde. Sahil boyunca uzanan geniş toprak şeridi, ticaret rüzgârlarına boyun eğmiş hindistancevizi ağaçlarıyla kaplı. Tahiti'nin güneydoğu ucuna ince ve alçak bir boyun ile bağlı olan Taiarapu Yarımadası uzaktan ayrı bir ada gibi gözüküyor.

Tahiti'nin merkezi ve limanı Papeete, Venüs burnunun 6 mil batısındadır. Adanın etrafını çeviren mercan resifleri bazı yerde sahilden 2-3 mil açılıyor. Üzerlerinde çatlayan dalgalar, köpükten işlenmiş beyaz bir dantel gibi. Acele bir traş olup etrafı toplamaya başladık. Oda kamarayı yerleştirirken ben güverteyi neta ediyorum. Demir fundaya alesta, kıçtan verilecek koltuklar sağmaya hazır... .

Ne zevklidir şu limana giriş hazırlıkları. Hele Tahiti'nin, dillere destan

güzelliğinden başka, bizim için ayrı bir özelliği daha var. Seyahatimize başladığımız İstanbul ile burası arasında 180 derece boylam farkı bulunuyor. Yani yuvarlak dünyanın tam aksi tarafındayız şimdi.. Hareket edeli 10 ay, 17 gün geçti. Ve bu zaman zarfında Kısmet, arkasında takriben 13.500 mil yol bırakarak dünya seyahatinin yarısını tamamlamış oldu.

Limanın önünü çeviren su seviyesindeki mercan resifleri tabii bir mendirek vazifesi görüyor. Üstünde birkaç yerli kamış ile balık tutuyor. İçeride mavi, durgun bir su. Kayaların arasında, iki tarafı şamandıralanmış derin bir geçit var içeriye. Papeete'ye giren her tekne kılavuz almak mecburiyetindedir. Daha doğrusu, alınsa da alınmasa da bunun için bir ücret ödeniyor. Biz de geçidin önünde bir müddet oyalanıp kılavuzun gelmesini bekledik. Gelmeyince girdik içeri. Sol tarafta, bizdeki eski haritada mercan sığlıkları olarak gözüken geniş bir sahada, şimdi gemiler için rıhtım, antrepolar yapılmış...

Şehir, sahili takip eden geniş ana caddesinden sonra, içeri yamaca doğru koca ağaçlar arasında yükseliyor. Deniz kenarındaki kordon boyunda, Pasifik'te dolaşan irili ufaklı bir sürü yat bağlı. İçlerinden bazıları yolda rastladığımız tanıdık tekneler. Biz de aralarında demirleyip kıçtan sahile koltuk alırken "Birşey lâzım mı?" diye, motosikletli birisi geldi. Meğer geçidin önünde beklediğimiz kılavuzmuş!..

BEKAR CENNETİ

Komşu yatlardan gelen arkadaşlarla beraber güvertede oturmuş, Pasifik'in incisi diye bilinen Tahiti'de ilk içkimizi yudumlarken, hafif rüzgârla dağlardan inen mis gibi bir tiare kokusu limanın sakin suları üzerinde yayılmakta. Kıyıdaki koca bir palmiye ağacının gölgesinde uzanmış, adaların bir şarkısını yanık yanık söyleyen Vahine'nin tatlı sesi yankılar yaparak kulaklarımızdaki deniz uğultusunun yerini alıyor.

Panama'dan beri Pasifik'te rastladığımız ilk şehir Papeete, Fransızlara ait olan Markiz, Tuamotu ve "Cemiyet Adaları"nın idare merkezi, başkentidir. Vize için hiçbir zorluk çıkmadı. Hatta diğer yatlardan istedikleri kefâlet mektubuna dahi lüzum görmediler. "Muz Turisti" diye isim taktıkları parasız yabancıların gelip yerlilerin sırtından geçinmelerini önlemek için Fransızlar, haklı olarak, çok sıkı tedbirler almak zorunda kalmışlar. Bir yabancının,Fransız dahi olsa, bu adalarda yerleşmesi, toprak sahibi olması hemen hemen imkânsız denecek kadar zor.

Tahiti'de Karnavâl

Tahiti'yi harıl harıl "14 Temmuz" şenlikleri için hazırlanıyor bulduk.. 14 Temmuz Fransızların "Bastille" günü ve milli bir bayramıdır. Ama bu bayram, Fransa'da dahi Tahiti'de olduğu gibi böyle candan ve hararetle kutlanmaz. Eğlenceye pek düşkün olan Polenezyalılar kutladıkları bayramın manasını dahi bilmeden, bunu bahane addedip, kendileri için Temmuz sonuna kadar devam eden bir festival haline sokmuşlar. Zaten seyahatimiz boyunca buraları bilen kime rastladıysak, (Aman 14 Temmuz'da muhakkak Tahiti'de olun) diye bizi ikaz etmişlerdi.

Sahil boyunca asırlık ağaçlar arasında uzanan ana caddenin birkaç yüz metrelik kısmı trafiğe kapatılmış. Yolun her iki tarafında muvakkaten yapılan eğlence yerleri, baştan aşağı palmiye yaprakları ile süslenmiş.

Büyük festival, 13 temmuz gecesi, limanda atılan rengarenk havai fişekleri ve bir açık hava balosu ile başladı. Bir ara yağan kuvvetli yağmur dahi bu neş'eli insanlar için bir eğlence mevzuu oldu. Ellerinde uzun tuvaletlerinin eteği, bir geniş muz yaprağını başlarının üzerinde siper edip, gene danslarına devam ettiler. Sahil boyundaki eğlence yerlerinde iğne düşecek yer yok. Herkes sabahtan başlamış

içmeye, genci ihtiyarı, kadını erkeği salkım sepet. Bir gazinoda yerli orkestra oynak tamore'ler çalarken, yanında bir başkası Amerikan cazına özeniyor, bir diğeri bu cümbüşe pikapla katılmakta.. Domuz yavrusundan tutun da motosiklete varana kadar türlü hediyeler vâdeden çığırtkanlar, bir elde hoparlör, şimdi dönecek rulete oyuncu toplarken, yanındaki lokantada bir yarım varil kor ateş üzerinde kızaran dananın çıkardığı koku tok adamın bile ağzını sulandırıyor.. Ve herkes bir neşe girdabı içinde. Zaten Tahiti'li bütün bir yıl bu şenlikleri görmek için yaşar, onun için para biriktirir.. Biz de daha üç gün evvel Tuamotu'lar arasında döktüğümüz ecel terlerini çoktan unutmuş, yeni muhitimize ayak uydurmaya çalışıyoruz.

Gündüzleri muhtelif gösteriler tertiplenmiş. Bir sabah ananevi meyve yarışı yapıldı. Kalın bir bambu kamışının ucuna muz hevenkleri, ananas, hindistancevizleri asılmış, ağırlığı 50 kilonun üstünde. Sırtlarındaki meyvaları düşürmeden şehirde bir tur attılar. Peşinden, envai renkte tropikal çiçekleri ile süslenmiş arabalar, faytonlar üzerinde genç kızlar, saz etekleri havalarda, tamore yaparak resmi geçide katıldılar...

Muhtelif spor gösterileri arasında en enteresanı, ağaç gövdesinden oyularak yapılmış yerli kayıklarının yarışları idi. Kendilerine has yelkenleri ile irili ufaklı tekneler, koyun mavi suları üzerinde kelebek gibi serpildiler. Hele 16 tek kadınlar arası kürek yarışı apayrı bir eğlence idi. İnce, upuzun yerli futalarda yarışa giren sekiz ekip de ayrı renk pareu giymiş, başlarında tiareden taçlar... Finale doğru iki tanesi birbirine çapariz verip de devrilince, sahile yığılmış seyircilerin avazeleri limanı ayağa kaldırdı...

Yerli Dansları

Bizim bilhassa görmek istediğimiz, bu şenlikler münasebetiyle tertiplenen dans müsabakaları idi. Bunun için her adanın dans ekipleri aylarca çalışır, giyecekleri kostümleri hususi şekilde hazırlanır. Bu vesile ile bütün Polenezya danslarını, hem de en iyilerini bir arada görmek fırsatı oluyor. Şehrin ortasında, etrafını koca koca ağaçların çevirdiği 50'ye 50 metre ebadındaki bir çim sahanın üç tarafına tribünler yapılmış, fakat biletleri çok pahalı. Sahanın bir tarafını da halka serbest bırakmışlar. Biz de bu bedavacılar kısmına gider, bir varilin üzerinden dans müsabakalarını seyrederdik.

Her dans ekibinin 8-10 kişilik ayrı bir müzik topluluğu var. Bunlar 5-6 gitar, "Ukulele" dedikleri hindistancevizinden yapılmış bançolar, "Muro" ağacından içi oyularak yapılan ve sopa ile vurunca tok bir ses

çıkartan “Toere”ler, köpekbalığı derisinden tamtam davulları ve daha birkaç yerli müzik âletinden müteşekkil. Onların çaldıkları oynak tamoreler, yerli havaları ile kızlı erkekli gruplar, kuvvetli projektörlerin aydınlattığı çimenler üzerinde yalınayak dans ediyorlar...

Dansların çoğu bizim göbek havalarını andırıyor. Bütün yük, değirmen gibi dönen etli kalçalarda. Yalnız göğüsler hareketsiz. Eskiden belden yukarısı çıplak olduğu için, göğüslerini hareket ettirmemek o zamandan kalma bir âdetmiş. Bazı danslarda ellerin rolü çok mühim. Ekseriya oturarak yapılan ve “Aparima” denen dansta, eski bir efsaneyi el ve parmak hareketleri ile canlandırırlar. Meselâ bir balık avı, bir kuşun hikâyesi veya hindistancevizinden kopra’nın hazırlanışmı, yalnız hareketlerle anlatmaya çalışırlar.

Bazı dans grupları, hepsi birbirinden güzel yalnız kızlardan müteşekkil. Kömür karası uzun saçları bronz omuzları üzerinden ince bellerine kadar düşmüş, başlarında tiareden bir taç, siyah badem gözleri çakmak çakmak, ufacık bir saz sütyen koca dolgun göğüslerini saklamaktan âciz, saz eteklerini havalara uçurarak o kadar güzel dans ederler ki, yutkunmaktan bademciklerim şişmiş, kaç kere tünediğimiz varilden aşağı düşüyordum!...

Bu dans gösterilerinin ayrı bir özelliği de müsabıkların giydikleri kostümlerdir. Bunların eski orijinal kıyafetler gibi olması şart. En güzel hazırlanan ekip, büyük mükafat alıyor. Her adanın dans ve şarkıları ayrı olduğu gibi, elbiseleri de ayrıdır. Meselâ Tuamotu’lardan gelen bir dans grubunun etek, sütyen, başındaki taç, yalnız ufak deniz böceklerinin kabuklarından yapılmış. Markiz adalarmmki, gene üzeri kabuklarla süslenmiş, “tapa” denilen ağaç kabuğundan dövülerek hazırlanan yerli kumaşından yapılmış. Tahiti’li dansözlerinki ise, kurutulmuş palmiye yapraklarından taranarak meydana gelen saç gibi ince sazdan etekler...

Bir hafta devam eden bu müsabakalarda, ömrümüzün sonuna kadar yetecek danslarını zevkle seyrettik. Hele son gece, lâmbalar sönmüş, yerdeki tablalar içinde harıl harıl yanan ateşin üzerinde yalınayak ve ellerde meş’alelerle oynanan ateş dansı, yaşadığımız müddetçe hafızalarımızdan silinemez...

Tahiti’nin Keşfi

Avrupalı kâşiflerden Tahiti’ye ilk gelen 1606 yılında Ispanyol Kaptan Quiros olmakla beraber, fazla bir malûmat getirmediği için bu keşfi

zamanla unutulmuş. Adanın eski dünya sakinleri tarafından esas tanınması 1767 yılına rastlar. O yıl, Ingiliz kaptan Wallis, yaptığı dünya seyahati sırasında Tahiti'de kısa bir müddet kalır ve burada gördüğü misafirperverliği anlata anlata bitiremez. Ondan bir yıl sonra Fransız kâşif Bougainville ve hemen sonra, 1769 yılında, kaptan Cook bu adaya gelirler. Eski zamanlarda bir krallık tarafından idare edilen Tahiti, 19. asrın ortalarında Fransız hakimiyetine geçmiş.

Polenezyalı'ların nereden hicret ettiği uzun münakaşalara sebep olmuştur. Bir kısım alimler yerlilerin Güney Amerika, Peru'dan geldiklerini iddia eder. Hatta bunu ispat için "Kontiki" adlı salla bir seyahat tertip edilmiştir. Bugün hâkim olan tez, onların batıdan, Melanezya'dan yelkenli teknelerle doğuya doğru yayıldıkları fikridir.

O zamanlar Polenezyalılar çok denizci bir ırkmış. Gayet büyük ağaçların içini oyarak yaptıkları teknelerin iki tanesini kalaslarla birbirine bağlar, çoluk çocuk bütün eşyalarını yanlarına alıp seyahat ederlermiş.. Batıda Fiji'den doğuda Paskalya Adaları'na, Yeni Zelanda'dan kuzeydeki Havai'ye kadar binlerce millik bir alana yayılan adalar arasında, bu teknelerle mekik dokurlarmış.. Hiç bir navigasyon aleti olmadan uzun yolculukları nasıl yaptıkları bugün hâlâ bir muammadır. Bunların o zamanki deniz bilgisinin hem asır Avrupa denizciliğinden daha yüksek olduğu iddia edilir. Kaptan Cook seyahatlerinden birinde rastladığı bir yerli teknesinin boyunun 40 metre olduğunu ve içinde 144 kürekçi ile 40 asker taşıdığını hatıratında yazar.

Buldukları yeni bir adada yerleşir, yaşarlarmış. Zamanla nüfus çoğalıp ada ufak gelmeye başlayınca, yeni bir sefer hazırlanır, bir kısmı gene meçhul ufuklara doğru yelken basarmış. Köroğlu'nun "Tüfek çıktı, erkeklik öldü" dediği gibi, takma motor çıkınca, ecdatlarının denizciliği de artık yeni nesile intikal edememiş ve son bulmuş. Bugün ufak boy yelkenlilere ancak hususi törenlerde veya ücra köşelerde rastlanabiliyor...

Aşk Dans ve Müzik

Yerli lisanda, "Vahine" dedikleri kadınlarının güzelliği ve aynı zamanda cömertliği, bu adaları ilk defa keşfeden denizciler zamanından beri bütün dünyaya ün salmıştır... Bu güzel ırkın insanları açık bronz rengi, düz uzun saçlıdır. Hele bunların Çin kanı ile karışmış melezleri, dünyanın en güzel kadınları arasında yer alır. Hiçbir yerde iki ırkın bu kadar güzel karışımına rastlanamaz. Kırbaç gibi mütenasip vücudu, hafif çekik badem gözleri, dolgun kalçalarına kadar inmiş

saçları ile buraları ziyarete gelen nice turist ailelerin sonunu getirmiştir bu vahineler...

Papeete'de kadınların "Pareu" giymesi yasak edilmişse de, köy ve diğer adalarda gene hepsinin kullandığı elbise bu basma parçasıdır. Yüzlerine kafiyen makyaj yapmazlar. Yegane kullandıkları, içine tiare esansı karıştırılmış hindistancevizi yağıdır. Bunu hergün vücutlarına sürüp cildinin daha parlak ve kadife gibi yumuşak olmasını sağlar.

Kullandıkları ziynet eşyası ise kulağının arkasından veya saçları arasından eksik etmediği beyaz bir tiare çiçeği ve boynunda deniz böceklerinden yapılmış bir kolyedir. Kulağının arkasına taktığı tiare'nin de, konduğu yere göre bir mânası vardır. Sol kulak arkasına iliştirilirse (Serbestim, kimseye bağlı değilim); sağ kulakta olursa (Bana sakın asılma dostum var.) demektir. Her iki kulağına da birer çiçek koydu mu, o zaman (acele bir dost arıyorum) diyene rastladınız demektir!

Papazların yıllarca günahtır, cehennemlik olursunuz telkinlerine rağmen, aşk hâlâ Adem ile Havva devrini yaşamakta. Diğer cemiyetlerde ayıp telâkki edilen düşüncelere bir türlü inanamıyor bu insanlar. Birbirinden hoşlanan bir çift, bıkıncaya kadar beraber yaşar. Sıkılınca kadın bir başkasına gider, erkek başka bir yavuklu bulur. Kanunen evli çok azdır. Olsa da, bir şey ifade etmez. Evli kadın veya erkeğin, bir müddet evden ayrılıp, gönlünü başkaları ile eğlendirdikten sonra tekrar dönmesi, en normal bir hadisedir... Ömürlerini beraber tüketen bir çifte rastlamak, hemen hemen imkânsız. Buna en güzel misali, son kraliçeleri Pomare IV. bizzat vermiş. Bir sürü kocasından başka değiştirdiği, aşıklarının hesabı yoktur, derler. Velhasıl bu Polenezya Adaları, tam bir bekâr cennetidir!.. Aradaki çocuk, hiçbir problem teşkil etmez. Çocuğa karşı sonsuz bir sevgileri vardır. Herkes birbirlerinin çocuğunu evlât edinir.

Para hırsı, bu gözü tok, gönlü zengin insanları daha avucu içine alamamıştır. Ticarete akılları ermez. Daha doğrusu erdirmek de istemezler. Hiç bir adada, Polenezyalı bir dükkân sahibine rastlayamazsınız. Bütün ticaret Çinlilerin elinde. Pasifik'in bezirgânıdır bu Çinliler. En ücra köylerde dahi bakkal Çinlidir. Bunlar, bütün aile ferdi, hep beraber arı gibi çalışır ve paracıklarını istif ederler. Burada her zaman söylenen bir lâf, darbı mesel haline gelmiştir: "Fransız parayı verir, Çinli kazanır, Tahiti'li eğlenir. "Bundan daha doğrusu da söylenemezdi. O, yalnız hindistancevizini toplayıp koprasını yapar, lagunda balığını tutar. Eline geçen parayı da bitirmeden içi rahat etmez. Eğlenmek, hayatlarında yegâne prensiptir... Kadın ve erkek içkiye, bira ve şaraba fazla düşkündür.

Dans, müzik bu insanlar için hava su gibi tabii bir ihtiyaçtır. En fakirinin dahi evinde birkaç gitar, ukuleli muhakkak bulunur. Gitar çalamayan veya şarkı söylemeyen Polenezyalıya rastlanmaz bu adalarda... Böylesine bir müzik kabiliyeti hiçbir ırka nasip olmamıştır...

Medeniyetin Gazabına Uğrayan Tahiti

Son yıllarda yapılan koca uçak pisti, sık sık uğrayan yolcu gemileri ile turist akını başlayınca, bir zamanlar Pasifik'in incisi diye tanınan Papeete, eski cazibesini kaybetmiş, sokak ve barları cüzdanı dolgun turistleri yolmaya çalışan fahişelerle dolu, dejenere bir şehir olmuş. Ayrıca atom denemeleri münasebetiyle koca bir Fransız donanması da burada üstlenince, Tahiti bugün dünyanın en pahalı yerlerinden biri haline gelmiş.

Papeete'nin 30 bin olan nüfusu, turist ve donanma ile iki misline çıkınca, bu kadar insanı beslemek bir mesele olmuş. Zaten yerli halk tembel, fazla bir ziraat yapmaz. Yumurtadan domatese kadar her şey dışarıdan ithal edilince, fiyatlar müthiş yükselmiş. Bir kilo et 40, domates 25 lira. Pörsümüş patatesin bile kilosu 8 lira.. Konserve ucuz, dolayısıyla halk da onu yiyor. Kâfi miktarda taze gıda yememe neticesi ağızlarında diş kalmamış. Bazen bebek gibi güzel genç bir kız görür, ama ağzını açınca sükûtu hayale uğrarsınız...

Limana gelen ekseri gemilere gidip, önümüzdeki yol için lüzumlu, onların kullanmadıkları eski haritaları alırdım. Gene bir gün uğradığım bir Amerikan tankerinin yaşlı, babacan kaptanı seyahatimizle alâkadar olup bizi yemeğe davet etmişti. Gemiden ayrılırken: "Bu pahalı yerde size lâzım olur" diye, bir taksi dolusu yiyecek verdi. Neler hazırlatmamış. Beş düzine yumurtadan, koca bir dondurulmuş ördeğe kadar bize iki hafta yetecek taze nevale. Denizde devamlı konserve yediğimizden hasta olmamak için limanlarda azami miktarda taze gıda almak zorundayız. Ama Tahiti'de, bizi sık sık davet eden ahbaplarımız ve kaptan dostumuz da olmasaydı, limanda dahi konserve yemek zorunda kalacaktık.

Tahiti'nin dillere destan güzelliği, Papeete'den dışarı çıktıktan sonra daha iyi belli oluyor. Bir arkadaşımız bizi arabası ile bir gün ada turuna çıkardı. Sahili takip eden 200 kilometrelik asfalt yol türlü tropikal çiçeklerle süslü tertemiz köyler arasından geçerken, insan kendini yolda değil de bir çiçek parkında geziyor zanneder. Bütün yerli evleri pandanüs yapraklarından örülerek yapılmış. Polenezya'da köyler hep deniz kenarındadır. Gerçi gıdalarının büyük kısmını

denizden temin ediyorlarsa da, şeytana inanıp korktukları için dağlarda kat'iyen yaşamazlar.

Sahil boyunca muz, hindistancevizi ziraatına elverişli dar bir toprak şeridi bırakan dağlar, tepelere kadar balta girmemiş ormanlarla kaplı. Tahiti'nin en yüksek dağı Orohena'mn zirvesi, ticaret rüzgârlarının önüne katıp sürdüğü yumak yumak bulutlar içinde saklı. Adanın güney sahillerinde, Taramoa'daki bir botanik bahçede, tropik iklimde yetişebilen her çeşit nebatı görmek mümkün. Meşhur ressam Gaugin'in Pasifik tablolarından müteşekkil bir galerisi var.

Aylardır denizde veya ıssız koylarda, elektrik dahi olmayan ufak köylerde, asûde bir hayata alıştık. Papeete'de ise, tam kıç koltuklarımızı bağladığımız sahilde, şenlikler münasebetiyle kurulan üç gazinoda, üç ayrı orkestra 24 saat durmadan çalıyor. Ayrıca motosiklet gürültüsü* dükkanların hoparlörleri, üç beş günden sonra çekilmez bir işkence olmaya başladı. Hazırlamak zorunda olduğum gazete yazıları için bu gürültülü yerde çalışmanın imkânı yok. Bir yere de ayrılamıyoruz. İstanbul'dan yollanan parayı alabilmek için, iki banka arasında kaybolan bir telgraf neticesi, yeniden cevap bekliyoruz... Nihayet beklediğimiz telgraf 30 Temmuz'da geldi. Bizde aynı gün, Tahiti'nin kardeş adası diye bilinen 15 mil mesafedeki Moorea Adası'na hareket ettik.

Moorea

Hava güzel ve güneşli. Hafif bir rüzgâr önünde hemen yaklaştık adaya. Moorea yüksek dağlarla kaplı bir ada. Alt ucu güneye, diğer uçları doğu ve batı yönlerine doğru uzanan eşkenar bir üçgeni andırır biçimi. Mercan resifleri bütün adanın etrafını çevirir.

Kuzey sahilinde, yüksek bir tepe ile birbirinden ayrılan iki büyük koy, hançer gibi adanın ortalarına doğru giriyor. Birincisi olan Pao-Pao veya Cook koyu, bir buçuk mil kadar derinliğinde. Ondan sonraki Papetoai koyu daha büyük. Önündeki mercan resiflerinin verdiği 80 metrelik derin ve geniş bir geçitten içeri giriyoruz. Sancakta, kayaların üstüne çıkmış bir firkateyn leşi dağılmak üzere. Koyun iki yakası bir mil kadar geniş, içeriye doğru da iki milden fazla giriyor, iki taraftan yükselen dağlar ormanlarla kaplı. Sazdan yapılmış birkaç yerli evi, muz ve hindistancevizi ağaçları arasında sahil boyunca serpilmiş.

Papetoai koyunun nihayetine doğru, sol tarafta, dışarıdan belli dahi olmayan, yay biçiminde küçücük bir koy daha var. İsmi de Robenson Mağarası. Bu koyda, hindistancevizi ağaçları denize doğru eğilmiş,

altlarındaki ayna gibi berrak suda kendi güzelliklerini seyrederken, tam karşıda, 1000 metreye yükselen kesik tepeli dik bir kaya, küçük koya ayrı bir güzellik verir.

Tek tük geçen bir balıkçıdan başka kimse yok etrafta. Yegâne gürültü, ağustos böceklerinin düğününden gelen çalgı sesi.

Kıyıda diz boyu yeşil kum, dört beş metre sonra dikine 8-9 kulaca iniyor. Kısmet yol boyunca uğradığı en güzel koylardan bir tanesinde, baştan demir, kıçtan yarısı denizin üzerinde kalın gövdeli asırdide bir ağaca bağlanmış, eşsiz Pasifik'in tadını çıkartıyor. Oh, bir şehrin gürültüsünden sonra sanki cennete gelmişiz...

Moorea'da Karşılaştığımız Bir Türk

Ufak koyumuzun altındaki burunda, güzel bir bahçe içindeki ahşap ev, buraya yarım asır evvel gelip yerleşmiş yaşlı bir Amerikalı aileye ait. Tekneyi bağlarken onlar da bir sandalla uğramıştı. Karşı sahilde Kıbrıslı bir Türkün yaşadığını söylediler. Ertesi sabah botla gittim.

Yamaçtaki büyük bir bahçe içinde yapılmış evin kapısında, kucağında turp gibi bir erkek çocuğu ile şirin bir yerli kadın karşıladı. Kendisi bahçede çalışıyormuş. Gidip bulduk. Türkçe "Kolay gelsin" deyince, neye uğradığını şaşırdı. Ufak tefek, 35 yaşlarındaki Öztekin Sarıca, 15 sene evvel Kıbrıs'tan Avustralya'ya göç etmiş. Kırk türlü işte çalışıp her tarafı gezdikten sonra, Moorea'yı haklı olarak, yerleşmek için seçmiş. Bir Amerikalıya ait geniş arazide, ortaklama ziraat ve sığırcılık yapıyor. Kaldığımız müddetçe genç ve cana yakın vahinesi Leoni ve oğlu Turan ile sık sık bize gelir veya biz onlara giderdik.

Birkaç gün sonra koyumuza Tahiti'den iyi arkadaş olduğumuz iki yat daha geldi. Biri İngiliz bandıralı "Treasure", sahibi John Guzwell. Karısı ve iki oğlu ile beraber Yeni Zelanda'ya yerleşmeye gidiyorlarmış. Guzwell, "Trekka" adlı 7 metrelik bundan evvelki teknesiyle dünyayı en küçük yatla dolaşan yaman bir denizci. Diğeri Amerikan yatı "Princess". Sahibi Bili ve Mary Barnes, yanlarında iki oğlu, onlar da Hawai'den gelmiş, Avustralya'ya gidiyorlar.

Haftada iki gün koyumuza adanın batı sahillerindeki bir otelden 8-10 kişilik turist grupları motorla pikniğe geliyorlar. Motorun kaptanı Jerry, Mauritius Adası'ndan denizci bir genç. Otel pikniğe gelen müşterileri için yanlarına soğuk öğle yemeği veriyor. Jerry de yiyebileceklerinden çok daha fazlasını motora doldurur ve bütün kalanı giderken bize aktarırdı. Her seferinde türlü yiyecek, meyve ve konservelerden başka bir kova buzla bir veya iki galon da şarap

bırakırdı. Onun geldiği günün akşamı, kotralardan birinde toplanır, geç saatlere kadar veryansın ederdik. Öztekin de bahçesinde yetiştirdiği domates, ananas, papaya gibi meyve ve sebzelerle dolu bir sepeti gün aşırı getirince çarşı pazar yiyecek derdi en alâsından halledilmiş oldu...

3 Ağustos'ta bizim gemici Miço bir yaşına bastı. O günü Jerry gene bir sürü nevale getirmişti. Beyefendinin yaş gününü Kısmet'te bütün dostlarımızla beraber kutladık. Süslü bir tabağın içinde, bir kutu ton balığı ve ortasında bir tek mum. Miço'nun boynunda kırmızı bir kordelâ, bıyıklarının mumda yanmasına bile aldırmadan, oturdu balığın başına. Bir sürü de hediye aldı. Oda bir yeni yemek kabı almış, diğer yatlardaki çocuklar balık konserveleri getirmişler. Hem onun, hem bizim keyfimiz yerindeydi o akşam!...

Diğer yatlar 10 gün kadar kalıp Tahiti'ye dönünce, asûde koyumuz yine yalnız bize kaldı. Gündüzleri Kısmet'in Pasifik'te bir hayli hırpalanan boya ve verniklerini tazelemeye çalıştık. Arma ve direkler elden geçip boyandı. Koyun hemen yanından adayı dolaşan bir yol geçer. Akşam üzerleri çıkar, bu yolda yalınayak, yorulana kadar gezerdik. Rastladığımız yerliler, "la-ora-na" (söylenişi yorana) "Günaydın" diye selâmlarlar. Evinin önünden geçtiğimiz, içeri davet edip, hemen ağaçtan kopardığı bir hindistancevizinin suyunu ikram eder.

Geceleri geç saatlere kadar oturup gazeteye yollamak için Pasifik yazılarını hazırlardım. Denizle haşır neşir olup artık boynuza dönmüş parmaklara kalem de yakışmıyor. Ama başka hiçbir gelirimiz yok. Seyahatimizi, zor da olsa, idâme ettirebilmek için yegane çare...

Parlak yıldızlı gecelerde koyun ayrı bir güzelliği, sessizliği olurdu. Yegâne duyulan ses, olmuş bir hindistancevizinin yere düşerken çıkardığı gümbürtü, ağaçlarda tüneyip vadiden vadiye birbirine seslenen yabani horozların ötüşü veya koyda aksi suya vurmuş meş'alelerle avlanan balıkçıkayığındaki vahinenin söylediği şarkı ve onun karşı tepelerden gelen yankısı...

Öztekin'in bir mobileti vardı. Bazı günler onu alıp Oda ile beraber civar köyleri gezerdik. Yakın bir vadide ufak bir dere var. Taştan taşa atlayan bu küçük dere, sarmaşıklarla kaplı kocaman ağaçların altında bir şelâle ve dibinde havuz gibi bir gölcük meydana getiriyor. Ekseriya oraya çıkar, serin suyunda yıkanırdık.

Bir gün motosikletle ada turu yaptık. Sabah hava açıktı, ama adanın batı sahillerine varınca kuvvetli bir yağmur bizi adamakıllı benzetti.

Toprak yol olmuş bir dere, çoğu yerde motosikleti bizim taşımamız icabetti. Adanın güney burnunu dönünce hava gene sıyırdı. Zaten bu sıcakta yağmurun hiç bir zararı olmuyor. Kuvvetli güneşin birkaç dakika gözükmesi, üstündeki gömlek ve şortu kurutmaya kâfi gelir.

Yerli Yemeği

Adada birkaç tane otel mevcut. Her gün gezmeye çıkan üç dört turist arabası, bizim koyun yanındaki yoldan geçerken durur, resim çekerler. Bazı meraklılar ziyaretimize gelir, sonra bizi de alıp otellerine götürürlerdi. Pasifik adalarında oteller, büyük bir bina içinde olmayıp ayrı bir özelliği vardır. Geniş bir bahçe içinde, bambu ve pandanüs yapraklarından yapılmış yerli evleri tarzında, ikişer odalı küçük bungalolardan müteşekkildir. Yemek salonu, barı, oturma odaları, ayrı ayrı gene bu tarz ve dekor içinde hazırlanmıştır.

Moorea'nın kuzeydoğu burnunda lüks Bali-Haie oteli var. Burada, her Pazar Tahiti'den günü birliğine gelen turistler için "Tamaara" denilen özel yerli yemeği ve dans gösterileri tertiplenir. Sahipleri bizi de bir Pazar günü davet etmiş ve butarz pişen yerli yemeğini ilk defa burada yemiştik.

Toprak veya tercihen kumda açılan geniş bir çukurun içinde odun ateşi yakılır ve üzerine yumruk iriliğinde yuvarlak taşlar konur. Taşlar iyice ısınıncaya kadar ateş devam eder. Ateş sönünce, muz yapraklarına sarılmış et, tavuk, balık, yemeklik muz, ıspanağa benzeyen taro ve daha birçok yerli mahsûl, en altta ve üstte geniş muz yaprakları serilerek, bu kızgın taşların üzerine yerleştirilir, sonra çukur yine toprakla örtülür. Bütün bu yiyecekler, iki saate yakın, kendi buharı ile ağır ağır pişer. Bilâhare çıkartılan yiyecekler, yandan kesilmiş kaim bambular içinde servis yapılır. Rendelenip sıkılmış hindistancevizinin sütü, her yemeğin yanında sos olarak kullanılır ve ayrı bir tat verir. Bütün adalarda bu tamaara, gene asırlar önce nasıl yapılıyorsa, bugün de aynı şekilde hazırlanır ve bilhassa köylerde yerliler yemeklerini hep bu şekilde pişirirler.

O günü Bali-Haie Otelinde, çatlayana kadar bu nefis yemekten yedikten sonra, bahçede yanan kuru hindistancevizi meş'aleleri altında bir köy halkının iştiraki ile oynanan yerli danslarını, elimizde soğuk içki kadehi, rahat koltuklara kurulmuş seyrederken,bir akşamlık da olsa kendimizi milyoner turistler gibi hissettik...

Moorea'da üç haftalık saltanat, 23 Ağustos Salı günü son buldu. Sabah erken, gene Tahiti'ye dönmek üzere demirimizi aldık. Papeete

limanının tam girişi önüne geldiğimiz zaman bindiren kuvvetli yağmur, adayı ve geçitteki işaretleri bir anda gözden sildi. Yağmur durunca limana girip rıhtım boyunda demirledik. Şenlikler bitmiş.

Bütün barakalar sökülünce şehrin çehresi değişmiş. Şimdi daha güzel ve temiz. Hem patırtı da kalmamış artık.

Tahiti'de bir hafta kalıp yol hazırlığımızı yaptık. Fiji'ye kadar olan yolumuz için gerekli eksiklerimizi buradan tedarik ettik. Gerçi şaraptan ucuz bir şey de yok ya...

Bir sabah mazot depolarımızı doldururken, sahilden verilen hortumun ucundaki tulumba tutukluk yapınca son on litre mazot tepeden tırnağa üstümüzden geçti. Deniz hayatının cilveleri, süt banyosu yapacak değiliz ya...

Miço'yu Kaybettik

Liman ve polisten 30 ağustos günü hareket etmek üzere kâğıtlarımızı yaptırdık. O sabah yol hazırlığı için erken kalkmış, kahvemizi içiyorduk. Miço hiç gözükmedi. Gene bir deliğe girip belki uyuyordur diye başladık tekneyi aramaya. Gittikçe artan bir telâşla, sintineden bütün dolap ve çekmecelerin içine, sarılı yelkenlerin arasına varıncaya kadar her tarafa baktık... Yok...

Dışarı çıkmaması için, her yerde tekneyi daima rıhtım ve diğer yatlardan uzak bağlıyorduk. Bir gece evvel gelen bir tekne bize biraz yakın bağlamıştı. Her halde ona atlayıp dışarı çıktı. Bu sefer düştük sokaklara. Sabahın altısından öğleye kadar, diğer yat sahipleriyle beraber, şehirde aramadığımız hiç bir yer kalmadı. Hatta üç sokak ilerideki balıkhaneyi, belki teftişe gitmiştir diye, bütün tablaların altına bakaraktan aradık. Bulamadık.

Rıhtımın hemen yanından geçen ana caddede çok yüklü trafik var. Bizimki de daha hayatında sokak nedir bilmez. Bir arabanın altında ezildiğini tahmin ederek artık ümidi kestik. Belki de çalmışlardır. Çünkü birkaç kere çocuklar rıhtımdan teşebbüs etmişti.

İkimizin de gözleri dolu, ağzımızı bıçak açmıyor. Meğer farkında olmadan ne kadar alışmış, bağlanmışız ona. Bir yıldır küçücük teknenin içinde, günün 24 saatinde karşı karşıya, tehlikeli anları da, güzel günleri de beraber yaşamış ve artık o, bizim için bir hayvandan ziyade can yoldaşı, yakın bir dost olmuştu...

Gece trafik kesilince belki çıkar gelir diye, zayıf da olsa bir ümitle, o

gün hareketten vazgeçtik. Öğleden sonra, Oda karşı kaldırımda bir kedi görüp peşinden takip edince Miço'nun sesini duymuş. Bir sevinçle düştük peşine. Tam karşımızdakiStuart Otelinin odunluğunda, eski eşyaların arasında yakaladık kaçağı...

Korkudan tüyleri diken diken olmuş, üstü başı simsiyah. Evvelâ güvertede bir kovanın içinde bol sabunla yıkandı, sonra da hareket edinceye kadar kamaraya kapatıldı...

Gerçi kabahat onda değil, bende olmuştu. Artık büyüdü, bıyıkları uzadı. Koca bir delikanlı olduğunu, diğer hem cinsleri gibi gezip tozmak istediğini, kaç kere imâ etmişti. Ben de, Tahiti'ye varınca kendisine güzel bir vahine bulacağıma söz vermiştim. Biz sözümüzü yerine getirmeyince, kendisi bakmış başının çaresine!...

Rüzgaraltı Adaları

31 Ağustos 1966 Çarşamba günü, yağmurla karışık canlı bir poyraz önünde Papeete'den ayrıldık. Tahiti'nin 100 mil kadar kuzeybatısında, "Rüzgâraltı Adaları" tabir edilen dört büyük ada ve birkaç küçük atol vardır. Bu adalar, fazla turist gelmediği için, Tahiti gibi daha medeniyetin gazabına uğramamışlar. Hâlâ ahalisi misafirperver ve ücra köylerinde birçok eski âdet ve yaşayışlarını görmek mümkün. Biz de eylül ayını, bu "Rüzgâraltı adaları"ndan Huahine, Raitae, Tahaa ve Bora-Bora'da geçirmeyi tasarlamıştık.

Huahine

Hava kararırken Moorea yağmur bulutları içinde arkamızda kayboldu. Rüzgâr bütün gece devam etti. Sabah şafakla, Huahine'nin 800 metreye yükselen tepeleri seçilmeye başladı. Tahminimizden fazla olan bir akıntının tesiriyle rotamızın 10 mil kadar altına düşmüşüz. Adanın güney ucunu dönüp, batı yakasını çevreleyen mercan resiflerinin dibinden yükseliyoruz. Rüzgârla beraber adanın üzerinden gelen kuvvetli bir vanilya kokusu etrafı sardı.

Huahine'nin 8 mil kadar boyu, 5 mil de genişliği vardır. Tam ortasından geçen sığ bir kanal adayı ikiye böler. Kuzey kıyıları müstesna, mercan kayaları birbuçuk mil açıktan bütün etrafını dolanıyor. "Fare" merkez köyü, adanın kuzeybatı ucunda. Öğle üstü Fare'nin önündeki geçide vardık. Güneş arkada, girişin iki tarafındaki mercan dökünütüleri rahat belli oluyor.

Köy geniş bir koyun kıyılarında kurulmuş. Büyük ağaçlar arasındaki

iskelesini geçince demirleyip sahile kıçtan koltuk aldık. Köyün hemen arkasında yükselen tepeler, koyu ticaret rüzgârlarından koruyor. Sahil boyunca uzanan birkaç yüz metrelik rıhtımla ana yolu asırlık ağaçlar gölgelemiş. Yol üstündeki birkaç dükkândan sonra, yerli evleri, dağın dibine kadar içeriye doğru dağılmış. İskeleden sonra, hindistancevizi ağaçlarının süslediği bembeyaz bir kumsal girişteki buruna kadar devam ediyor.

Dört Çinli bakkalda hemen her şey mevcut. Umumiyetle haftada bir Tahiti'den gelen 400 tonluk ahşap bir gulet adanın ihtiyaçlarını getirip, koprasım alır. Aynı gulet adalar arasında yolcu da taşıyor. Onun geleceği günler, ufak köyde bir canlılık sabahın erken saatlerinden itibaren göze çarpar. Adanın diğer köylerinden içi oyma kayıkları ile yerliler gelir. Eşyaları ile beraber, rıhtımdaki yola serilip ağaçların altında çoluk çocuk bekleşirler. Buralarda zaman mefhumu diye birşey bilmezler. Bazen gulet bir gün geç gelir. Kimin umurunda. Gene gitarlar çalarken, gençler dans eder, şarkılar söylenir... Uykusu gelen bir ağacın altında kıvrılıp yatar. Huahine'de otel olmadığı için turist hiç yok. Yerlisi diğer adalara nazaran sokulgan değil.

Fare'nin bir mil kadar altında büyük bir koy, dibinde de Hawai köyü vardır. Sahili takip eden toprak yol oraya kadar uzanır. Bir gün yürüdük. Saz evlerin bazısı denizin içine çakılmış kazıkların üzerine oturtulmuş.. Yanlarında irili ufaklı içi oyma yerli kayıkları bağlı. Bu kayıkları, kullanmadıkları zaman, diz boyu suda kazıklar üstünde yapılmış bir sehpaya çekerler. Tepesinde de yağmur ve güneşten koruyan sazdan bir çatısı vardır.

Köyün ortasındaki büyük ağaçların arasında kıvrılan bir dere, taşların üstünden atlayarak denize iniyor. Derenin iki tarafında kadınlar oturmuş çamaşır yıkıyordu. Bellerinde bir pareu, göğüsler çıplak. Etrafında çocuklar ördek gibi su birikintilerinde oynuyor.

Başka bir patika da içerlerden dolanıp adanın kuzey tarafındaki bir göle çıkar. Göl sığ ve sazlık, etrafında birkaç yerli evi vardır.

Vanilya Tarlaları

İyi dost olduğumuz adanın Fransız Jandarma Kumandanı, koya nazır deniz kenarındaki güzel evine bizi sık sık davet ederdi.

Bir gün diğer köyleri teftişe gidecekmiş, beni de yanma aldı. Mercan döküntüleriyle kıyı arasındaki lagünün içinde, bir sür'at motoru ile ada turu yaptık. Bu sayede bütün Huahine'yi görmüş oldum. Birçok köye uğradık. Oya gibi işlenmiş, girintili, çıkıntılı koylarını gezdik.

Altımızdaki su bazı yerde derinleşip rengi koyu mavi olur, bazen sığlıkta açık yeşil. Dipteki kumlar üzerinde hareketsiz yatan dev cüsseli Rina balıkları, uzaktan kayaya benziyor. Motor yaklaşınca gürültüsünden ürküp kaçarlar.

Lagundaki sığlıkların etrafına yerliler sopalar dikmiş. Onların arasından geçip yolu bulmak, bilmece çözmek gibi birşey. Bereket yanımızdaki yerli Jandarma Çavuşu lagunu avucunun içi gibi biliyor. Uğradığımız köylerde yerliler "İa-ora-na" diye toplanıyorlar başımıza.

Şimdi vanilya mevsimi imiş. Bütün ada vanilya kokuyor. Bu adaların büyük gelir kaynaklarından birini bu vanilya teşkil eder. Vanilya çalı fasulyasına benzer ve sarmaşıklı bir fidan üzerinde olur. Yalnız yetiştirmesi epeyce eziyetli. Çiçek açınca, her çiçeğin içindeki toz gibi dişi ve erkek tohumları teker teker birbirine aşılamak, evlendirmek lazım. Yoksa vanilya olmazmış. Fasulye kadar büyüyünce, yerliler toplayıp Çinli bakkala alış verişlerine mukabil satarlar. Kurutup hazırlanması çok el alır ve tabii Polenezyalı böyle sıkıntılı işlere gelemez.

Bütün Çinli aile, çoluğu çocuğu, sabahtan akşama kadar bunlarla meşgul olur. Önce, tahta ızgaraların üzerinde teker teker dizilip, arada bir ters yüz edilerek güneşte kurutulur. Kuru vanilya keçi boynuzuna benzer. Son kuruma gölgede. Sonra boylarına göre tasnif edilip, küçük demetler halinde bağlanır ve dünyanın dört bir köşesine sevkedilmek üzere sandıklara yerleştirilir. Çinli bakkal, yeşilken kilosunu 30 liraya alıp, kuruttuktan sonra 150'ye satar. İşte hanımlarımızın pasta ve turtalarında kullandıkları vanilyanın menşei. Bize de birçok yerde hediye etmişlerdi. Oda üç dört tanesini toz şekerle beraber bir kavanozda saklar ve yaptığı turtalarda vanilya kokusunu emmiş bu şekeri kullanırdı. Buralardabol bulunca, vanilyanın kendisini küçük küçük kesip turtanın içine koymaya başladı..

Adanın etrafını çeviren mercan resifleri arasında, yerlilerin "Motu" dedikleri, üstü hindistancevizi ağaçlarıyla kaplı adacıklar mevcut. Bunların etrafında yerliler zıpkınla balık avlıyor. Huahine'nin doğu ucunda, su ile aynı seviyedeki kayalar üzerine daha birkaç ay evvel çıkmış saç bir gulet, sanki vinçle yerleştirilmiş gibi duruyor.

Dönüşte, deniz böceklerinin kabuklarını toplamak için daldık. Dipteki kumlar üzerinde dolaştıkları zaman bıraktıkları izi takip edip, gittiği yeri biraz kazınca ele geçiyor. Ne tuhaf biçimli, ne güzel renklerde böcek kabukları. Bu adada da, her kadının en kıymetli ziynet eşyası, ufaklarından yapılmış kolyelerdir. Her evin süsü, gene bu kabuklar. Hatta mezarlarının üstüne bile en nadide büyük kabuklardan koyarlar.

Bazı mezarların yanma, küçük boyda, içi oyma bir yerli kayığını da kapak edip bırakıyorlar.

Fare'de bir balıkçı motoru her gün adanın etrafında ton balığı avına çıkıyordu. Kullandıkları oltaları kendileri yapar ve çok güzeldir. İnci istiridyesinin kabuğunu seğirtme kaşığı biçiminde kesip, bunun sedefli kısmına ucu sivriltilmiş bir çelik telden yaptıkları iğneyi bağlarlar. Çekerken suda dönmesine mani olmak için ucuna inek kuyruğundan yolunmuş kıllar bıyık gibi takılır. Bu yerli oltayı motorun iki tarafından çıkan bambuların ucuna birkulaçlık kaim naylon misina ile bağlayıp seğirtme yaparlar.

Eğer bol balık tutulmuşsa ucu delik bir kabuğu boru gibi öttürerek iskeleye dönerler. Biz de ekseriya bir tane alır, beyaz etinden artık hazırlamasını iyice öğrendiğimiz "lota" çiğ balıktan yapıp doya doya yerdik.

Raitae Adası

Huahine'de 10 gün kaldık. 11 eylül Pazar günü, 20 kusur mil batıdaki Raitea Adası'na yol verdik. Sıcak bir gün. Pasifiğe has kara yağmur bulutları, ahtapot gibi kollarını denize indirmiş, altımızdan üstümüzden bizi ıslatmadan geçiyorlar.

Kuzey-güney yönünde 22 mil uzanan Raitae ve Tahaa Adaları'nın etrafını müşterek bir mercan resifi çember gibi çevirir. Hiç açık denize çıkmadan, kıyı ile mercan kayaları arasındaki sakin lagunda her iki adayı da dolaşmak mümkün. Raitae'nin kuzeydoğu ucundaki merkez şehri Uturua, Papeete'den sonra Polenezya'nın en büyük şehri ve "Rüzgâraltı Adaları"nın idare merkezidir. Uturua'nın bir buçuk mil kadar altında mercan kayaları bir geçit verir. Öğle üstü önüne geldik.

Girişin iki tarafında üzeri palmiyelerle kaplı ufak birer motu (ada) var. Güneş tam karşıdan geldiği için sığlıklar hiç belli olmuyor. Sahildeki kerteriz işaretleri ağaç ve yeni evler arasında adeta kaybolmuş, doğru dürüst gözükmüyor. Dar girişin iki tarafındaki kayalar üstünde denizler kırılıyor. Ben direğe çıkıp, önümüzdeki derin suyu seçmeye çalışarak, Oda dümende içeri girdik. Lagün derin. Sahilde güzel villâlar sıralanmış.

İskelenin biraz önündeki büyük bir şamandıraya muvakkaten bağladık. Doğu rüzgârları beton iskelenin tam üzerine esiyor. Ayrıca, med-cezir ile lagünün içinde daima değişen akıntı yüzünden yüksek iskeleye yanaşmak küçük tekneler için tehlikeli, bordasını harap eder. Demirlemek için sığ bir yer yok, 20 kulacın üzerinde etraf. Kâğıtları

yaptırmak için Jandarmaya çıktım. Bulunduğumuz şamandıra deniz tayyaresine ait olduğu için teknelerin bağlanması yasakmış. Mecburen fora ettik. Rıhtımda Tahiti'den tanıdığımız büyük bir Amerikan yatı bağlı. Hava kararırken biz de gidip onun üzerine aborda olduk.

Akşam çıkıp etrafı gezdik. İskelenin karşısındaki üstü kapalı, etrafı demir parmaklıkla çevrili meydan şehrin pazar yeri. Işıklandırılmış asfalt yolun iki tarafında dükkânlar yanyana sıralanmış. Çarşıdan çıkınca güzel evler başlıyor. Hemen hepsi tek katlı, bahçe içinde kâgir evler.

İskeleye dönerken dükkânlar arasında baktık bizim Miço dolaşıyor. Çıkarken kamaraya kapadığımız halde gene kaçmış. Haydi karanlıkta düştük peşine. Biz kovalarız, o kaçar. Bir ara Oda, "Ben tekneye bir bakayım" diye gitti. Gözden kaybetmemek için ben de kediyi takip ediyorum. Biraz sonra Oda gülerek döndü: "Bizimki kamarada uyuyormuş!"

Sabah güzel bir gün, güneş etrafı kavuruyor. Rüzgâr yok. Akıntının yardımı ile girişteki küçük adalara botla gittik. İnsan ne kadar görse, bu lagunlarm içinde, her karışta rengi değişen suyun güzelliğini seyretmeye gene de doyamıyor. Ufak motunun kıyılarında bol bol yüzdük. İçi oyma iki sandal dolusu bronz renkli bacak kadar çocuklar geldi. Ellerinde bir zıpkın, karabatak gibi dalıyorlar Pasifik adalarında çocuk, erkek veya kız, daha yürümesini öğrenmeden yüzmeye başlar.

Adayı çeviren resifin üstünde gezdik. Bu mercan kayaları 5-6 metre genişlikte ve su ile aynı seviyede. Bazı yerlerde birkaç karış yüksek. Önünde, sonu gelmeyen koca dalgalar pür hiddet çullanıp, her zerresi havada dağılıyor. Cezirle akıntı dönünce biz de botla iskeleye döndük...

Bir Garibin Temennisi

Moorea Adası'ndaki Bali-Haie otelinin burada da küçük bir şubesi var. Ortaklardan genç bir Amerikalı karı-koca buradaki oteli işletiyor. Bizim Raitae'ye geleceğimizi, diğer sahipleri onlara bildirmiş. Bizi teknede bulup akşam yemeğine davet ettiler. Otel şehrin altındaki geniş koyda, hepsi deniz kenarında ve sazdan yapılmış, ikişer odalı on bungalodan müteşekkil.

Dünyanın muhtelif yerlerinden tatilini geçirmeye gelmiş 8-10 aile vardı. Gene sazdan yapılı, yerli motiflerle süslenmiş küçük salonunda hep beraber yemek yedik. Geç saatlere kadar hayırlı yolculuk temennileriyle şampanyalar patladı. Kafalar keyif, bir ara birisi "Bir

daha dünyaya gelmek imkânı olsa, hangi tanınmış şahsiyetin yerinde veya ne olarak gelmek istersiniz?" diye ortaya bir sual attı. Kimi meşhur bir devlet adamı, kimi tanınmış bir artistin yerinde olmayı arzu ettiğini söylüyor. Sıra bana gelip de: "Dünyaya bir daha gelişte Polenezya Adaları'na bir bekâr olarak gelmek isterim" deyince, bütün evli erkekler: "Hay Allah razı olsun" diye bastı kahkahayı...

Tahaa Adası

13 Eylül Salı, havanın güzelliğinden istifade, diğer ada Tahaa'ya motorla yol verdik. Adalar arasındaki lagunda bir sürü mercan döküntü ve sığlıkları mevcut. Çoğu sopalarla işaretlenmiş. Bu mercan sığlıkları, güneş yüksek ve arkadan geldiği ve denizin üstü hafif kırışık olduğu zaman, direk gibi yüksekçe bir yerden rahatlıkla belli olur. Sığ yerler açık yeşildir. Derinleştikçe rengi mavileşir. insan zaman ve tecrübe ile alışıp rengin tonuna göre, kayaların üstündeki suyun derinliğini kolaylıkla kestirebilir. Polaroid güneş gözlüklerinin çok faydası olur. Bu cins camlar güneş şualarını hıfzedip, renkler daha kolay ayırt edilebilir. Bulutlu ve denizin üstü ayna gibi dümdüz olduğu günler mercan sığlıkları hiç belli olmaz, aralarında seyir etmek çok tehlikelidir.

O günü polaroid güneş gözlüklerini takıp, elimde buraların geniş çapta bir haritası, direğe bizim kumanda köşküne tırmandım. Oda dümende, ona yukarıdan sığlıklar arasında gideceğimiz istikâmeti sesleniyorum. Tahaa'nın güney ucunu döndük. Sahile yakın, mercan kayalarının dibinden, adanın doğu yakasında yükseliyoruz, irili ufaklı koylar içinde 8-10 haneli köyler. Adanın ortasına doğru 2.5 mil derinliğindeki büyük Haamene koyuna vardık. Sığ mercan döküntüleri koyun her iki yakasından ortalara doğru çıkıyor.

Aralarında yılankâvi bir "S" çizip, 9 kulaç suda demirledik. Koyun üç tarafında, ağaçlarla kaplı yüksek dağlar ve altındaki sahil boyunca serpilmiş yerli evleri uzanıyor. Nihayette minnacık bir ada, Haamene köyünün önünü süslüyor.

Kamarada yemek yerken bir sandalla iki yerli geldi. Orta yaşlarda, tıknaz Tihemu ile daha yaşlı Toitua. Çat pat Fransızca, bizim de öğrendiğimiz üç beş kelime yerli lisanı ile ahbaplığa başladık. Sonra hep beraber koyun altındaki köye çıktık. Tihemu'nun evi küçük bir dere kenarında. Gazla çalışan buz dolabından soğuk bira ikram etti. Akşamüstü, sahili takiben, diz boyu çamurlu patikadan Haamene köyüne geçtik. Tahaa'nın ahalisi, Huahine'nin tersine sokulgan, hemen gelip hatır soruyor. Yarım gün köyün bütün sakinleriyle tanışmaya

kâfi geldi. Adada yol olmadığı için turist daha adımını atmamış.

Dünya seyahatinden dönen “Seawind” isminde bir Amerikan yatı ile Cebelitarık’ta karşılaşıp, arkadaş olmuştuk. Onlar dört yıl evvel buraya uğradıkları zaman bir Çinli çocuk kendilerine vanilya hediye etmiş. Onlar da ufak bir demeti Oda’ya vermişlerdi. Polenezya’ya geldiğimizde, bu koya uğrayıp Çinli arkadaşlarını görmemizi pek istemişlerdi. Aradan geçen bir yıl sonra, biz de gelip burada kendisini bulduk. Elmacık kemikleri çıkmış, zayıf, benzi uçuk Çin’li genç, şimdi bir bakkal dükkânı açmış. Verdiği vanilyalar iki tekne ile tam bir dünya turu yapıp gene Haamene köyüne gelmiş oldu...

Köyün ortasından bir toprak yol geçiyor. Deniz kenarında koca bir kilise. Yanında pandanüs yapraklarından yapılmış bir ilk mektep. Öğretmeni Tahiti’li bir kadın, bize bu şirin okulu gezdirdi. Bütün bu adalarda, Fransızlar okul ve su işine çok önem verirler. Her köyde bir ilk okul, her evde su mevcut ve ikisi de bedava.

Sabah erken bizim Tihemu’nun sesiyle uyandık. Karısı ile beraber ziyarete gelmişler. Ellerindeki koca bir hasır sepet içinde yumurta, limon, papaya, ikimize birer kolye ve daha bir sürü hediyeler. Hep beraber kahvaltı edip, tekneyi küçük ada ile köyün arasındaki koya aldık. Rüzgâr akşamdan beri keşişlemeden kuvvetli esmeye başlamıştı. Altımızda üç kulaç su, dip ise çamur. Botla etrafı iskandil ettim. Arkamızda kırk metre kadar daha derin su var, sonra birden sığlaşıyor.

Bugün diğer arkadaş Toitua’nın köyüne davetliyiz. Deniz kenarında, vanilya fidanlarının arasından kıvrılıyor patika. Her tarafta hindistancevizi ağaçları. Büyük koyun ortalarına doğru, sahil bir çember gibi dönüp, ufacık bir göl meydana getiriyor. Gölün tam önünde de bizim ahbabın romantik sazdan evi. Şarap faslından sonra etrafı gezdik. Yerlilerin başlıca gıdalarından biri olan “Taro”, bu adada çok ekiliyor. Kökü patates nev’inden olan bir nebat. Geniş, yeşil yaprakları körpe iken ıspanak niyetine yeniyor.

O akşam rüzgâr iyice kuvvetlendi. Bir demir daha attık. Gece yarısından itibaren, yerlilerin “Maraamu” dedikleri fırtına halini aldı. Keşişleme tam büyük koyun ağzından içeri, bize doğru esiyor. Bereket kuvvetli yağmur, fazla deniz kaldırmasına mâni oluyor. Maraamu fena kapana kıstırdı bizi. Kaçmanın imkânı yok. Hava kapalı, sığlıklar belli olmuyor. İki gün tekneyi bırakıp sahile bile çıkamadık. Geceleri köyde yanan birkaç lüks lâmbası da sönünce, zifiri karanlıkta, demir tarayıp taramadığını anlamak mümkün değil. Bitmeyen geceler sanki ömür törpüsü...

Kullandığımız çapa C.Q.R. denen pulluk biçimi ve 27 kilo ağırlığında. Kotralar için, kayalık dip müstesna, en iyi demirdir. Kum ve çamura gömüldü mü, kolay kolay yerinden kıpırdamaz. Fakat ne de olsa kötü ihtimaller insanın aklını kurt gibi kemiriyor. Nihayet Cumartesi günü fırtına hızını aldı. Rüzgâr hafifleyip gündoğusuna dirise etti. Yandaki dağlar, bu rüzgârdan koyumuzu koruyor. Çıkıp büyük koyun diğer yakasını peşimizde bir alay çocukla gezdik. Tahaa'da yerliler horoz dövüştürmeye pek meraklı. Diğer köylerden dövüşçü horoz getirmişler, ufak meydanda bir patırtıdır gidiyor...

Pazar günü hareket etmeye hazırlanırken Tihemu bize uğradı. Evde ziyafet hazırlamışlar, bizi almaya gelmiş. Mecburen o gün de kaldık. Her çeşit yerli yemeğinin bulunduğu bir sofra kurmuşlar. Komşular da gitarlarıyla gelmiş. Bütün öğleden sonra ve akşam içki, yemek, şarkı faslı, ev sahibini sızdırıp yatağa yatırana kadar devam etti.

19 Eylül Pazartesi, iki günlüğüne uğradığımız Haamene'den altıncı günü ancak ayrılabildik. Hava bulutlu. Maamafih, güneş arada bir bulutlardan sıyrılıyor ve geçeceğimiz yolu kestirebiliyoruz. Tekrar adanın güney sahillerini dolanıp batı yakasına döndük. Sancakta koca bir koy, ama demirlemek imkânsız, çok derin. Bu adaların kötü tarafı da bu. Çok güzel koylar var, insan her birinde birkaç gece kalmak arzu ediyor. Fakat koylarda su 20 kulacın üzerinde, sonra sahile yakın birden sığ mercan kayaları başlıyor. Ancak mahdut yerlerde demirlemek mümkün. Önünden şimdi geçtiğimiz derin Apu koyuna da imrenerek baktık. Sahile yakın çıkıyoruz. Ağaçlar, çiçekler içinde evler.

Haamene koyunun tam aksi istikametinde Hurepiti koyu var. Onun önüne geldik. Üst yakasından bir sığlık dil biçiminde ortaya kadar çıkıyor. Dikkatle onu dönüp hemen arkasındaki ufacık bir koya girdik. Koyun etrafı diz boyu mercan kayaları ile çevrili, demir üstünde duramayacak kadar dar bir saha ancak derin su. Demirleyip kıçtan sahildeki palmiyelere koltuk aldık. Rüzgârlara kapalı, sakin bir yer. Karşı kıyıda küçük bir köy gözüküyor.

Akşam sahilden birisi seslendi. Botla gidip aldım. Sırtında iki hevenk muz, elinde içi papaya dolu bir torba, orta yaşlarda güler yüzlü bir yerli. İsmi Metata imiş. Evi arkamızdaki yamaçta, gelişimizi uzaktan görmüş. Uzun zaman Amerikan yatlarında çalışmış, güzel İngilizce konuşuyor. Elinde de bir hatıra defteri. Tahaa'ya gelmiş teknelerin hepsinden birkaç satır yazı. "Böyle fırsat bir daha elime geçmez. Nerede bulurum bir Türk yatını?" diye gülerek, bize uzattı defterini.

Ertesi günü hafif yağmura rağmen sahil boyunda dolaştık. Tek tük

evler. Önünden geçerken çağırıp bir hindistancevizi suyu ikram ederler. Bir köpekbalığının küçük balıkları önüne katıp harman yerine çevirdiği koyda, bir iki çaparide akşam nevalemiz çıktı. Hava kararırken Metata gene geldi. Beraber botla dışarıdaki mercan kayalarına gittik. O zıpkınla balığa, ben de deniz böceklerinin kabukları için, elde su geçmez fenerlerle daldık, ilk defa bu şekilde, deniz dibi âleminin gece güzelliğini seyrettim. Bir sürü ufak, acaip biçimli, rengârenk balıklar, mercan kovukları içinde gece uykusuna çekilmiş, fenerin ışığından kaçmıyorlar bile...

Bora-Bora Adası

21 Eylül Çarşamba günü, Hurepiti koyunun hemen karşısındaki Paipai geçidinden çıkıp, 15 mil batıdaki Bora-Bora Adası'na yol verdik "Cemiyet Adaları"nın en güzeli diye nam salmış Bora Bora'ya yaklaştıkça meşhur "İkiz Tepeler" daha iyi belli oluyor. Adanın ortasından 800 metreye dikine yükselen kayalık bir dağ, tepeye yakın, sapan gibi iki zirveye ayrılmış. Adanın etrafını bir buçuk mil açıktan çeviren mercan kayaları üzerinde ve aradaki lagunda irili ufaklı bir sürü motu palmiye ağaçları ile kaplı. Laguna yegâne giriş adanın batısında. Geçit geniş ve iki tarafı şamandı-ralı. Ayrıca sahildeki kerteriz işaretleri rahat belli oluyor.

Kıyıdaki mercan kaya ve dökünlülerinin üzerinde 80 metre denize çıkan beton iskelesine aborda olduk. Lagundaki akıntının tesiri ile tekne taş rıhtıma yaslıyor, fazla kalmak imkânsız, iğreti bağlayıp, iskelenin karşısındaki Jandarma Karakoluna pasaport ve kâğıtlarımızı bıraktım. Adanın postanesi de karakolun hemen yanında. Güzel postacı kız kapısını kilitlemek üzereydi. "Kısmet için posta var mı?" diye sorunca, bastı kahkahayı. Meğer biriken gazete ve mektuplar koca bir tomar olmuş!..

Keyfimiz yerinde, onları da alıp hemen iskeleden ayrıldık. Seyahatimiz boyunca, mektuplaşmak için gideceğimiz yerde yat kulübü varsa oranın; yoksa "Poste Restante" yollanması için merkez postanesinin adresini verirdik. Pasifikte Fiji ile Port Moresby müstesna yat kulübü yok. Biz oradan ayrıldıktan sonra gelen mektupları bazen bir sonraki limana tekrar yollarlardı. Ama gene birçoğu kayboldu, elimize geçmedi.

Vaitape'nin birkaç mil kuzeyinde büyük Faanui koyu vardır. Onun üst yakasında, yerlilerin "Yüzme havuzu" ismini taktıkları bir yer olduğunu daha evvelce duymuştuk. Hava kararırken onun önüne geldik. Önce botla gidip girişi iskandil ettim. 6-7 m. genişlikteki bir

girişten sonra, içeriye doğru 80 metre kadar uzanan, nal biçimi bir havuz. Dar girişin iki tarafında mercan kayaları ve tam ortasında ancak geçebileceğimiz kadar su var. Sonra içerisi derin ve 20 metre kadar genişliyor. Alnında da beton bir rıhtım.

Omurganın altında ancak bir iki parmak su, orta ortaya içeri girdik. Rıhtımın önünde tekneyi çevirip, Miço'nun dışarı atlayamayacağı mesafede, baştan ve kıçtan ağaçlara bağladık. Dışarıda kıyamet kopsa içerideki durgun suyun yüzü dahi buruşmuyor. İkinci Dünya Harbinde Bora-Bora'yı Amerikalılar deniz üssü olarak kullanmışlar. Biri harap olmuş iki büyük rıhtım, adanın etrafını dönen yol ve bir motu üzerindeki uçak pisti o zamandan kalma. Lagünün içindeki köpekbalığı korkusundan Amerikalılar yüzmek için bu havuzu yapmışlar.

Sabah, rıhtımda oturmuş tekneyi seyreden Ete isminde bir balıkçı ile pek ahbap olduk. Evi hemen oracıkta. Çocuklarının iki bisikleti vardı. Lâzım oldukça onları alıp, Vaitape köyüne alış verişe gider veya etrafı gezerdik. Bir gün de bisikletle ada turu yaptık. Adanın doğu sahillerinde bir küçük köyden başka yerde ev yok. Susayınca bir hindistancevizi ile serinleyerek 40 kilometrelik ada turunu tamamladık.

Deniz Böcekleri Avı

Bir akşam Ete ile adanın etrafını çeviren mercan kayaları üzerinde, deniz böceklerinin kabuklarını toplamaya çıktık. Akşamüzeri, yanında üç kadın ve oğlu, motorlu kayığı ile gelip bizi tekneden aldı. Akşam, güneş kırmızının en güzel renkleri ile engin Pasifik sularında uykuya çekilirken, bir ufak motu'ya geldik. Sahildeki palmiyelerin altında, kimsenin devamlı oturmadığı bir balıkçı kulübesine çıktık. Sazdan yapılmış bir tek odanın içinde mutfak ve balık malzemeleri var. Kapısı yok bile. Esasen Polenezya'da kimse evinin kapısını kilitlemez. Gece gündüz, içinde kimse olsun olmasın ardına kadar açıktır her yer. Biz de, bir buçuk yılımızı geçirdiğimiz Pasifik Adaları'nda, dışarı çıktığımız zaman, kamarayı değil kilitlemek, kaportalarını dahi kapamadık.

Bu motu'ların yegâne kötü tarafı müthiş sivrisinek var. Bizi de yeni tattıklarından sürü halinde üşüştüler. Hemen kulübenin etrafında ve içinde, hindistancevizlerinin kurumuş kabuklarından ateşler yakıldı. Bunun duman ve kokusundan sinekler kaçıyor. Bir taraftan da kadınlar beraberlerinde getirdikleri akşam yemeğini hazırlamaya koyuldu. Yerli fırında pişmiş yam ve mayore (ekmek meyvası)

getirmişler. Greyfrut iriliğinde olan bu mayore, biraz patatesi andırıyor. Ayrıca “Poi”, şeker ve vanilya ile kavrulmuş muzdan yapılmış bir tatlı. Yemeğin üstüne, hindistancevizinin sütü ile karıştırılan acı ve sert yerli kahveden içtik.

Lüks lâmbaları yakıldı. Bellere palmiye yaprağından yapılmış sepetleri takıp mercan kayalarına çıktık. Dört saatten fazla dolaştık kayaların üzerinde. Gece karanlığında çıkan envai çeşit deniz böcekleriyle sepetleri doldurduk. Yerliler bunları temizleyip gelen turistlere satıyor. Bazen, kayaların arasındaki su birikintisinde kalıp sıkışmış bir balığın kafasına, ellerindeki pala gibi koca bir bıçakla vurup, atıyorlar sepete.. Bir istakoz tuttuk. Ayrıca, “Tiane” dedikleri el iriliğinde yassı böceklerden bir hayli yakaladık. Kaynatınca eti istakoz gibi oluyor. Med ile sular yükselip, dalgalar taşların üzerinden atlamaya başlayınca, lagünün sakin sularını gümüşleyen ay ışığında tekneye döndük.

Bizim rıhtımdaki musluktan önümüzdeki uzun yolculuk için su tanklarını doldurduk. Oda çamaşırını yıkayıp astı. Rıhtım sanki hususi bahçemiz. Hava kararınca duşumuzu bile yapıyoruz. Faanui koyunun diğer yakasında, Amerikalılardan kalma büyük bir rıhtım var. Rıhtımın yamnda, önünde iki sür’at motoru bağlı güzel bir ev vardı. Bir gün gezerken tesadüfen ev sahipleriyle tanıştık. Tahitili bir karı-koca, uçak meydanının müdürü Juventin’miş. Bir sabah onlarla beraber, iki motorla uçak pistinin bulunduğu motu’ya gittik. Tahiti’den her gün bir küçük yolcu uçağı geliyor. Adada birkaç tane otel var, onlara turist getiriyor. Günlük uçak gelip gittikten sonra, akşama kadar lagünün içindeki diğer adaları gezdik. Lagunda su o kadar temiz ve berrak ki, insan üç dört kulaç derinlikte yüzerken, dipteki beyaz kumlar üstüne düşen gölgesini görünce, kendisini sanki boşlukta havada yüzüyormuş zannediyor. Bora-Bora’nın güzelliği boşuna dillere destan olmamış!..

Ete her balıktan dönüşte bir sepet dolusu da bize getirirdi. Bir gün hiç görmediğim iki böcek getirdi. 30 santim kadar uzunluktaki vücudu boğum boğum, istakozun başsız gövde kısmına benziyor. Kabuğu, zar gibi şeffaf ve yumuşak. Küçük, fakat insanın parmağını kesecek kadar kuvvetli iki kıskacı var. İsmine yerliler “Varu” diyor. Yakalaması oldukça zor. Beş altı kulaç suda, dipteki kumların içinde açtığı delikte yaşarmış. Kalamar oltası gibi çok iğneli bir zokayı deliğin üzerine indirerek avlıyorlar. Kabuğu ile beraber tereyağda yapılan tavası çok lezzetli oluyor.

Eylül’ün son günleri.. Artık bu güzel adalara, cömert kalpli insanlara elveda demenin zamanı geldi. Harekete hazırlandığımız Cuma günü

hiç rüzgâr yoktu. Hava sıkıntılı, bir fırtınaya gebe. Vazgeçtik. Nitekim gece kuvvetli yağmurla beraber bindirdi ve üç gün daha kaldık.

Ahbaplarımızın yolculuk için getirdikleri muz, papaya, limon, hindistancevizi, Juventin'in bahçesinden domates, greyfrutlarla teknenin başaltı gene lebalep doldu. Ayrıca bir sürü de hatıra hediyeler. Sert ve kırmızı renkli miro ağacından oyularak yapılmış koca bir Polenezya Tiki'si, yelkenleri pandanüs yaprağından örülmüş yerli kayığı maketi...

Kedi Yahnisi

Pazar günü, yağan yağmurdan kamaraya sığınmış, öğleye ne yiyeceğimizi düşünürken Juventin'in arabasının korna sesini duyduk. Bir arkadaşının evinde Tamaara hazırlanmış bizi almaya gelmişler. Hep beraber gittik. On iki çocuğu olan ev sahibinin bir torunu doğmuş. Şerefine, Polenezya'da bilinen her türlü yemeğin mevcut olduğu mükellef bir sofra donatmışlar. "Adalarda artık bu son yemeğimizdir" diye, pantolondaki camadanları fora edip, kursakta ne kadar boş yer varsa bu nefis yemekle doldurduk.

Gerçi, gene böyle bir ziyafette, Amerikalı bir dostumuzun başına gelen de pek yenir yutulur gibi değil. Adalardan bir tanesinde, davet olundukları yemekte tavşan ikram etmişler. Bir ara karısı: "Adada çok tavşan yetişiyor mu?" diye sorunca, ev sahibi gülmüş: "Bizim tavşanların kulakları kısa, kuyruğu uzundur!" Bizimkilerin nevri dönmüşse de, çok geç... Kedi yahnisi, tavşan niyetine çoktan bitmiş bile!...

DOST ADALAR

Dünyanın en güzel yerlerinden biri olan Polenezya Adaları'nda ve onun maddi ihtiraslardan uzak insanları arasında geçirdiğimiz günler, maateesüf ılanihaye devam etmiyor. Bitmesini istemediğimiz her filmin nihayetinde karşımıza çıkan bir (The End-Son) gibi, bizim de bu tatlı rüyadan sıyrılmak, yeni ufuklara doğru açılmak zamanımız geldi.

3 Ekim 1966 Pazartesi. Üç gündür devam eden yağmur bu sabah dindi. Ete'nin yardımı ile botu güverteye alıp palamarlarımızı fora ettik. Üç aylık adalar arası liman hayatından sonra, kuvvetli bir gündoğusu önünde, tekrar açık denizlere yol verdik. Yalnız floklar ve ana yelken basılı, Kısmet iki yanında beyaz köpükten pos bıyığı, armasında rüzgârın yanık türküsü, gene güneşin ardından koşmaya başladı...

Niyetimiz, hava müsait olursa, 450 mil mesafedeki Cook Adaları'ndan Aitutaki'ye uğramak. Olmazsa, doğru 1300 mil mesafedeki Kuzey Tonga Adaları'ndan Vavau'ya geçmek. Artık önümüzdeki denizler için tayfun mevsimi yaklaşıyor. En geç kasım ayı sonuna kadar Fiji'ye varmamız lâzım.

Hava kararırken Bora-Bora'nın İkiz Tepeleri ufukta seçilmez oldu. Ufak Maupiti Adası'nın 10 mil kadar altından geçiyoruz. Önümüzde alçak bir mercan atolü var, Mopelia. Onu gece geçeceğimizden rotamızı biraz daha güneye aldık. Trinketin iskotası dümene bağlı, tekne kendi başına gidiyor. Kuvvetli rüzgârın çıkardığı dalga, güneyden gelen kaba, ölü denizlerle karışmış, tekne burgu gibi her yönde yalpa yapıyor. İlk gece uyumak çok zor. Sabaha karşı rüzgâr daha da kuvvetlendi. Ana yelkeni üç tur camadana vurduğumuz halde gene 5-6 mil yol yapıyoruz saatte. Çalkantı ile su tanklarındaki bütün tortu ayaklanmış, çamur gibi geliyor içme suyu.

Hemen her uzun yola çıkışta, tesadüfen karışık denizlere rastlarız, ilk iki gün Oda'yı deniz tutup hırpalar. Sonra alışır. Yol boyunca ne kadar kötü hava yapsa, bir daha dokunmaz. Denizli havada bütün kaportalar kapalı, kamaranın içinde vantilasyon da olmadığından, havası bir hayli ağırlaşır. Bir de üstüne ocak ve yemeğin kokusu eklenince bizim aşçıbaşı daha fena oluyor. Onun için ilk günler yemeği ben pişiririm. Ekseriya hareketten önce kendisi de bir şeyler pişirip hazır eder. Mamafih ne kadar rahatsız olsa, gene icap edince daima bana yardıma hazırdır.

Müteakip birkaç gün havada bir değişme olmadı. Gökyüzü gene kapalı, arada bir yağmur bizi ıslatıp geçiyor. Rüzgâr aynı kuvvette, keşişleme ile gündoğusu civarında. Günlük seyrimiz 120 milden aşağı düşmüyor.

Dördüncü günün sabahı, iki saat devam eden kuvvetli yağmurdan sonra hava yükselmeye başladı. Rüzgâr poyraza dirise edip mutedilleşti. Biz de ikiz yelkenlerimizi bastık. Hele güneş bulutlardan paçasını kurtarıp çıkınca, ıslak elbiselerle güverte gene bit pazarına döndü. Dostlarımızın verdiği muzlar baş altında olmaya başladı. Oda çoktan canlanmış, fazlasıyla yerlilerin Poi dedikleri muz tatlısı yapıyor. Bir taraftan da teypte Polenezya şarkılarını çalmakta. Artık Tahiti radyosunun orta dalgada sesi işitilmez oldu.

7 Ekim Cuma, Aitutaki'ye uğramaktan vazgeçtik. Yola devam için hava güzel. Esasen Aitutaki'nin girişi çok sığ. Haritaya göre 120 santim derinlik var geçitte. Ancak med zamanı, o da bir yerli gelip kılavuzluk ederse içeri girilebilir. Vavau'ya yol verdik. Gece Aitutaki'nin 30 mil üstünden geçiyoruz.

Bugün İstanbul'dan kalma son konserve kutusu bamyayı açtık. Etrafı küften yeşillenmiş iki ekmeğin orta yerlerinden bozulmamış kısımlarını kızartarak yedik. Bundan sonra iş gene aşçıbaşıya düşüyor. İki günde bir taze ekmek pişirecek. Ete'nin verdiği papayalar oldu. İlk yediğimiz zamanlar pek hoşlanmamıştık papayadan. Yavaş yavaş alıştık, şimdi çala kaşık gidiyoruz. Vitamini en bol tropik meyvası. Üzerine biraz limon sıkınca daha güzel oluyor. Tankın suyu düzeldi gene.

Tahiti-Fiji arasında çalışan gemilerin yolu üzerinde olduğumuz için geceleri yatarken güvertede bir gaz feneri yakıyoruz. Gemilerden bu zayıf ışığın gözükeceğini hiç tahmin etmem ya, kendi kendimizi aldatıyoruz. Rotamız üzerinde üç tehlikeli yer var. Biri kuzeyde, Palmerston mercan atolü. Bunun bazı yerlerinde palmiye ağaçları varsa da, çoğu kısmı su ile aynı seviyede. Diğer ikisi daha ileride, Antiope ve Beveridge mercan sığlıkları. Bunlar su seviyesinde veya biraz daha alçak. Yerleri kat'i bilinmiyor, haritada takribi olarak gösteriliyor. Rotamızı tam 19 derece güney enleminde tutabilirsek ikisinin arasından geçeriz.

10 Ekim Pazartesi. Rüzgâr hafifledi, artık eskisi gibi canlı ve devamlı esmiyor. Keşişleme ile poyraz arasında sık sık yön değiştiriyor. Her seferinde de yelkenleri değiştirmek icabediyor. Duruma göre kâh ikizleri, kâh normal yelkenleri basıyoruz. Radyoda artık Yeni Zelânda ve Avustralya istasyonları kuvvetli çıkmaya başladı. Etrafta

uçanbalıklar cirit atıyor. Her akşam bir iki tanesi Miço'nun önüne düşmekte. Bugün Oda pasta tenceresinde fırın makarna pişirdi, nefis olmuştu. Geçe Palmerston'un 40 mil kadar güneyinden geçiyoruz.

Bu yolda tekne su yapmaya başladı. Her gün bir-iki kova kadar su toplanıyor sintinede. Salı günü, belki izini buluruz ümidi ile bütün sintineyi açtık. Yedek zinciri aktardık. Ama nereden geldiğini bulamadık. Her halde su küpeşteden, alın tahtasının armuzundan, tekne yana yatınca içeri sızıyor. Tongada bir parmak macunu çekmek lâzım.

Bora-Bora'da iken sancak tarafındaki vardavela telini yenilemiştik. İskeledeki biraz daha sağlam gözüküp Fiji'ye kadar dayanacağını tahmin etmiştik. Bir gün Oda tele arkasını yaslamış otururken aniden kopunca, az kalsın denize gidiyordu... 6 milimetre kutrundaki galvaniz tel bir yıl dahi dayanmadı. Bu sıcak ve rutubetli iklimde, her şeyin ne kadar çabuk çürüdüğünü insan ne kadar duysa ve okusa, başına gelmedikçe tahmin edemez. Meselâ bu kopan tel bizim iklimde rahat beş sene dayanırdı...

Hava kararırken yemeğimizi yemiş, güvertede oturup kahvemizi içiyorduk. Birden bizim oltanın kamışı eğildi. "Sarı Kanat" cinsinden 6-7 kiloluk bir ton balığı bizim zokayı yutmuş, suyun içinde daireler çiziyor. Aldık güverteye. Gümüşi vücudunda başından kuyruğuna kadar iki parmak eninde sarı bir çizgi uzanıyor. Bu cins ton balığının eti beyaz ve lezzetlidir. Aksi gibi akşam yemeğini de yemiştik. Ertesi günü pişirmek üzere güvertede astık. Ama gece, uyumak mümkün mü?.. Hem benim, hem Miço'nun aklı güvertedeki balıkta.. Sonunda dayanamadım, gece yarısı kalktım. Koca bir parçayı limonla çiğ hazırlayıp ikimiz de tıka basa yedikten sonra ancak uyuyabildik...

Çarşamba günü öğleye kadar hiç rüzgâr esmedi. Biz de fırsattan istifade balığı tava ettik. Peşinden kuvvetli yağmurla beraber karayelden şiddetli ve ani bir bora indirdi. Hava kararırken gene kaldı. Artık rüzgâr çok kararsız.

14 Ekim Cuma. Sabah erken, rüzgâr pusulanın etrafında iki kere döndükten sonra keşişlemede karar kıldı. Sonra da bize bocrumu mayna ettirecek kadar kuvvetlendi. Antiope ve Beveridge mercan döküntülerini dün gece orta ortaya geçtik. Bugün hava devamlı bulutlu, rasat yapamadım. Rotamız üzerindeki Nieu Adası'na yaklaşıyoruz. Tahminimize göre paraketa 1025'te, adanın 10 mil kadar doğusunda olmamız lâzım. Gece yarısına doğru 1025'i tamamlayıp bütün yelkenleri indirdik... Sabahı bekliyoruz... Ya daha yakınsak korkusu ile gece rahat yatamadık. Sık sık güvertede oturduk.

Ama zifiri karanlık, rüzgâr kuvvetli, değil ada teknenin burnu bile seçilmiyor...

Sabah hava ağarırken Nieu Adası gözüktü. Çok acaip bir biçimi var. Boyu 12 mil olan adanın iki ucu sudan 50 metre dikine yükseliyor. Sonra boydan boya, sanki üstü rendelenmiş gibi dümdüz. İnsan iki kenarını görmese, ufuktan ayırt edemez. Tahminimizde yanılmamışız, adanın 7 mil kadar doğusundayız.

Sıcak bir kahve ile içimizi ısıtıp yelkenleri bastık. Adanın güney ucuna doğru iniyoruz. Gün ilerledikçe rüzgâr keşişlemeden bindirmeye başladı ve biraz sonra 8 kuvvetini buldu. Denizler adam akıllı kalın. Bocrum mayna, ana yelken iki tur camadanda. Sekiz buçukta adanın bir mil kadar altından geçiyoruz. Her tarafta yeşil ağaçlar, yamaçta ufak bir köy. Merkez köyü Alofi adanın batı sahillerinde, fakat mahfuz bir koyu yok. Demir yeri çok derin ve açık. Kuvvetli rüzgârın önünde adayı peşimizde çabucak kaybettik. İkiz yelkenleri bastık. Bütün gün yağan yağmurda yegâne kuru yer olan kamaraya sığındık. Vavau, Nieu'den 240 mil mesafede.

16 Ekim Pazar. Fırtına hızını aldı, rüzgâr hafif. Yağmur aralıklı devam ediyor. Bütün gün hava çok kapalı, rasat yapmak imkansız.

Kısmet Tarih Hattını Aşıyor

Pazar'ı Pazartesi'ye bağlayan gece, 172.5 derece batı boylamını geçip, "Tarih Hattı"nı aşmış olduk. Hayatımızda bir günü, 17 ekim Pazartesi gününü yaşamadan 18 ekim Salı'ya atladık. Her ne kadar bu nazari hattın 180inci boylamdan geçmesi icabederse de, birbirine yakın adalar arasında zaman ahengini sağlamak bakımından, beynelmilel "Tarih Hattı" bu enlemlerde Tonga'nın hemen doğusunda kabul edilmiş.

"Tarih Hattı"nın basit bir izahı: Londra'nın yakınındaki Greenwich'den geçen 0 derece boylamdan itibaren batıya doğru seyir ederken, her 15inci boylamda saatler, mahalli şartlara uymak için bir saat geriye alınır. Bu şekilde dünyayı dolaşıp tekrar Greenwich'e avdetimizde, 24 saat, yani bir gün geri kalmış olacağız. Buna mâni olmak ve hesapları basitleştirmek gayesiyle, 180inci boylamda, takvim bir gün ileri alınır. Dolayısiyle saat farkı, Greenwich'e nazaran 12 saat ileri olmuş olur. Batı yerine doğuya doğru gidildiğinde bu işlemlerin tersi yapılır. Yani hafta bir gün kısalır. Dün, Türkiye'ye nazaran 13,5 saat gerideydik. Bugün ise, gün atlayınca, 10,5 saat ileri olduk.

Bir gün mola veren fırtına bugün daha kuvvetli bindirdi. Sabah 9'a

doğru, her taraf bembeyaz köpük içinde... Görüş mesafesi, rüyet azami bir mil. Kuzey Tonga Adaları'na 15 mil kadar yaklaşmış olmamız lazım. Son üç gündür hava muhalefetinden rasat yapamadığım için kat'i mevkiimizi bilemiyoruz. Vavau Adası'nın yaklaştığımız yönde 5 mil kadar boyu var. Altında, gayet alçak adalar veya su ile aynı seviyedeki mercan döküntüleri 40-50 mil güneye doğru zincirleme iner. Rotamızda güneye doğru 10 millik bir sapma, bizi mercan kayalarının üstünde bırakır... Bu fırtına ve azgın denizlere karşı geriye dönüş ise çok zor. Ayrıca akıntının rotamıza ne şekilde tesir ettiğini kestiremiyoruz.

Kitap ve akıntı haritaları bu mıntıkalar için kifayetsiz. Yerimizi tam bilmeden karaya fazla yaklaşıp tekneyi bir tehlikeye sokmamak için, bütün yelkenleri indirip daha müsait hava şartlarını beklemekten başka çare yok. Yelkenler mayna, dümen ortada bağlı. Tekne bu şekilde, kuru direk, başı kuzeye doğru, dalgaların üzerinden rahatlıkla atlıyor. Bazen bir dalga ucu kamarayı yalayıp geçmekte. Gene uyku kürüne başladık. Zaman zaman kaportayı aralayıp etrafı kontrol ettikten sonra, gene yatıyoruz ranzalarımıza...

Deprem Dalgası Geliyor

Hava kararmak üzereydi, Oda uyandırdı beni. Dinlediği Tonga radyosunda bir "Deprem Dalgası"ndan bahsedilmiş. Biraz sonra, akşam 8 haberinde, Peru'da bir deprem olduğunu, yüksekliği henüz tespit edilemeyen "Deprem Dalga"larının Pasifik Adaları'nda bir hayli hasara sebebiyet vererek ilerlediği ve saat 22.00 sularında Tonga Adaları'na ulaşacağını, alçak kıyılarda oturanların çok dikkatli olmasını, hattâ yüksek yerlere çıkmalarını radyo bildirdi. Ondan sonra her 10 dakikada bir aynı ihtarı tekrarlıyor.

"Deprem Dalgası" (Tidal Wave) Pasifik'in doğurduğu feci tabii afetlerden biridir. Bir ada veya deniz kenarında vuku bulan deprem neticesi meydâna gelen bu dalgalar, okyanusta binlerce mil yol katederken, hızı azalacağı yerde artar. Açık denizde, geniş aralıklı bu dalgaların sür'ati saatte 500 mile yaklaşır. Yolu üstündeki ada ve şehirleri yerle bir eder. Buna mâruz kalan liman ve koylarda, önce sular çekilir, sonra peşinden dev dalgalar hücum eder. Sahile yaklaşınca dalga irtifaı 20 metreyi bulur. Böyle bir dalganın geldiği haber alınır alınmaz, limandaki gemiler hemen denize açılır. Açık ve derin denizde dalga hafif atlatılır. Bu dalgalar neticesi, asırlardır bir çok gemi Pasifik kayalarının üzerine sürüklenip parçalanmıştır. Bu dalgalara limanda yakalanan gemilerin kilometrelerce içeriye sürüklendiği olmuştur.

Sahile yakın olmadığımız isabet olmuş.. Hemen tekneyi hazırlamaya koyulduk. Evvelâ güverteyi alesta ettik. Esasen inik olan yelkenleri tekrar iyice bağladık. Botun halatları yenilendi, boşta hiçbir şey kalmadı. Sonra kamaranın içini topladık. Herşey tepe taklak olsa dahi yerinden düşmeyecek şekilde bağlandı, kaportalar sıkı sıkı kapandı.

Sıra en son kendimize geldi. Esasen ranzaların yalpalıkları takılı. Saat 22'ye doğru, ranzalarımızda yuvarlanmayacak şekilde uzanıp heyecanla beklemeye başladık. Radyo ihtara devam ediyor...

Saat 22,30. Ya zelzele dalgası kuvvetini kaybetti ya da fırtınanın dalgaları üzerinde zaten tekne fındık kabuğu gibi savrulduğundan anormal bir dalga hissetmedik. Beklerken de uyuya kalmışız...

Mevki Tayininin En Kolay Usulü

19 Ekim Çarşamba. Sabaha doğru rüzgâr ve denizler bir hayli kırıldı. Erkenden yelken yapıp batıya yol verdik. Öğle oldu, Vavau'dan hiçbir alâmet yok. Hava gene çok kapalı, gök ve deniz koyu gri, rasat yapmak imkânsız.

Öğleüstü, birkaç mil altımızda, olduğu yerde duran küçük bir gemi görünce hemen ona doğru yol verdik. Bu sularda avlanan Japon bandıralı bir balıkçı gemisi imiş. Beş altı kişi don gömlek kıç güvertede toplanmış, merakla bizi seyrediyor. Yanından geçerken mevkiini sorduk. İngilizce anlamadılar. Birisi içeri seğirtip gençten birini çağırdı. Herhalde kaptandı, İngilizce biliyor. Tekrar sordum mevkiimizi. Davlumbaza çıkıp bir kaç dakika sonra indi. Vavau'nun 30 mil kadar kuzeyindeymişiz.

Haritada tetkik ettim, olabilir... Bir gün evvel yelkenleri indirdiğimiz zaman adanın ucuna 15 mil kadar mesafede olduğumuzu tahmin ediyorduk. Akıntı haritalarına göre burada akıntılar güneybatı yönünde olmasına rağmen, demek fırtınada kuru direk,bütün gün ve gece, saatte 1.5 mil sür'atle kuzeybatı istikametinde akmışız.

Rüzgâr gündoğusu, rotamızı kıble-lodosa tebdil ettik. Hava kararırken Vavau ufukta gözükünce, eşeğimizi kaybedip de tekrar bulmuş gibi sevindik. Adaya 7-8 mil mesafede yelkenleri mayna edip sabahı bekliyoruz... Gireceğimiz Neiafu koyu adanın güneybatı yönünde ve önünde bir sürü küçük ada mevcut. Gece girmek imkânsız. Rüzgâr yeni mehtabın yükselmesiyle kaldı. Bir haftadan sonra ilk defa yıldızlı bir gece...

Sabah şafakla yelken-motor adanın poyraz ucuna yol verdik.

Vavau'nun 10 mil kadar uzunluğundaki kuzey yakası hemen deniz dibinden başlayıp, 150 metreye yükselen dik bir yamaçla kaplı. Adanın üstü bıçakla kesilmiş gibi dümdüz ova... Önümüzde üç sarp burun denize doğru çıkıyor, isimleri de kendileri gibi acaip, okurken insanın dili burkuluyor: Matautuliki, Matakinua ve Houma Fakalele!..

Öğleye doğru adanın kuzeybatı ucundaki son burnu dönünce, irili ufaklı bir sürü ada serildi önümüze. 4-5 millik bir saha içinde hiç bu kadar çok adayı bir arada görmemiştik. Görebildiklerimi sayıyorum, tam 21 tane!... Hemen hepsi aynı tipte: Kıyıları dik yamaç, üstleri dümdüz. Hele bazıları mantar gibi, üstü dibinden daha geniş. Araları derin su, mercan döküntüsü yok.

Vavauu'nun güneyindeki Neiafu'ya giden boğaz, nihayet belli oldu. 4 mil uzunluğunda ve "S" şeklinde kıvrılan boğazın alt yakasını, yan yana uzanan üç ada teşkil ediyor, iki taraf da yemyeşil, tek tük ufak köyler sahillerde sıralanmış. Randa yelkenli sandallar içinde, güleryüzlü, kıvırcık saçlı Tongalılar, yanımızdan geçerlerken hep bir ağızdan "Malolelei", (Hoş geldiniz) diye sesleniyorlar. Dört gündür yüzünü göremediğimiz güneş, artık bulutlardan sıyrılmış...

Minik Tonga Krallığı

Boğaz nihayete doğru 100 metre kadar daralıp, bir dirsek yapıyor. İki tarafındaki sığlıklar şamandıralanmış. Ayrıca kerteriz işaretleri uzak mesafeden rahat belli oluyor. Burunda güzel bir villa. Biz geçerken önündeki göndere Amerikan ve İskoç bayraklarını çektiler. Balkondan üç kadın el sallıyor.

Burnu dönünce, göl gibi her tarafı kapalı büyük Neiafu koyu ve onun kuzey yakasını kaplayan kasaba önümüze serildi. Kasabanın önünde, bir gemi boyunda yüksek bir beton iskele ve hemen onu geçince 6 kulaçlık bir sığlık var. Koyun diğer tarafları çok derin. Bora-Bora'dan hareketimizin 18inci günü, sahile yakın bu sığlıkta funda demir ettik. Biraz sonra beyaz etek ve gömlekli doktor ile gümrükçü gelip, formaliteleri tamamladılar. Onlar gider gitmez, Oda hemen dikiş makinasım çıkartıp bu minik Tonga Krallığı'nın bayrağını dikiverdi. Kırmızı zemin, üst köşesinde beyaz içinde kırmızı haç. Kendi bayraklarını gurcataya basınca, merakla etrafımızı saran sandallardan bir alkıştır yükseldi...

İrili, ufaklı 150 küsur adadan müteşekkil Tonga Krallığı, güney yarımkürede, 18 ilâ 21 derece enlem ve 173 ilâ 176 derece batı boylamları arasında uzanır. Adalar üç gruba ayrılmıştır. En güneyde

Tongatabu, limanı Nukualofa, aynı zamanda Krallığın başkentidir. Ortada Haapi ve kuzeyde Vavau Takımadaları. İlk iki grup alçak ve düz adalardan müteşekkil. Yalnız Vavau yüksek ve dağlık. Bu adalarda dere olmadığı için ancak yağmur suyundan istifade ederler.

Tonga Adaları, ilk defa Hollandalı kâşif Tasman tarafından 1643 yılında bulunmuş... Bilâhare 1773'te gelen kaptan Cook, ahalisinin misafirperverliğine hayran olup bu adalara "Dost Adalar" ismini vermiş. Eskiden her ada bir kabile reisi tarafından idare olup bunlar birbirleriyle daimi harp halindelermiş. 19. asrın başlarına doğru,bütün reisler birleşip bugün Pasifik'te kalan yegâne müstakil krallığı kurarlar.

1901 yılında İngiltere ile imzaladıkları bir anlaşma neticesi, dış tecavüzlere karşı, Tonga onun himayesi altına girmiş. İri yarı ve sempatik Kraliçeleri Salote, 47 yıl gibi uzun bir hükümranlıktan sonra geçen yıl ölmüş. Tonga hâlâ onun matemini tutuyor. Şimdi, onun büyük oğlu Kral, kardeşi de Başvekil. Yedi bakan ve 33 asilden müteşekkil bir de meclisi var bu minik Krallığın...

Tonga'da bütün arazi Kral'a aittir. Buna mukabil, 16 yaşına basan her erkek çocuğa, ziraat yapması için 30 dönüm arazi ve köyünde bir evlik yer bedava verilir. Bunları satamaz. Son yıllarda hızla artan nüfus karşısında (ki bugün 65 bini bulmuş) elde kâfi arazi kalmadığı için bu kanun ancak her ailenin en büyük oğluna tatbik edilebiliyor. Mümbit arazi ve ikliminin çok mutedil oluşu sayesinde Tonga'da aç insana rastlanamaz. Herkes kendi sebze ve meyvesini yetiştirir. Ayrıca hindistancevizinden koprasını yapıp hükümetin bir kooperatifine satar. Endüstri olmadığı için işsizlik mevcut, işçi ücretleri çok düşüktür.

İri yarı, mütenasip vücutlu Tongalı'lar Polenezya ırkından gelmedir. Tahitili ırkdaşlarma nazaran saçları biraz kıvırcık, vücutları da kimyon rengi. Bazı müşterek kelimeler olmakla beraber konuştukları dil ayrıdır. Fakat en büyük ayrılık, ilk nazarda, bilhassa kadınların giyimlerinde göze çarpar.

Tahitili'lerin açık saçık giyinişlerine mukabil, burada kadınlar, kilisenin tesiri altında, bütün vücutlarını örterler. Kadınlar ayak bileğine kadar inen şalvara benzer siyah bir pantolon, onun üzerine de entari giyerler. Erkekler, beli uçkurlu peştemal gibi bir etek ve üstüne de bir gömlek giyer.

Kadın ve erkek, elbisenin üzerine, pandanüs yapraklarından dokunmuş, "Taovala" denen bir hasırı bellerine sararlar. Bu hasırın

biçim ve inceliğine göre ayrı manaları vardır. Bir yakını ölünce, matem alâmeti olarak kalın dokunmuş bir hasırı koltuk altlarından dizlerine kadar vücutlarına dolayıp belinden bir iple bağlarlar. Merasim ve özel günlerde veya süs olarak, gayet ince ve zarif dokunmuş, 20-30 santim kadar genişlikte bir Taovala'yı bellerine sararlar. Ayakları daima çıplaktır. Kundura kullanmazlar. Resmi devlet memurunun kıyafeti hoştur: Siyah etek, beyaz kolalı gömlek, siyah kravat ve yalın ayak.. Daima bir elinde de, güneşe karşı kocaman siyah bir şemsiye taşır...

Neiafu

İskeleden bir yol, iki tarafında 8-10 dükkân olan Neiafu'nun ana caddesine çıkar. Köşede yeşil çimenlik koca bir bahçe uzanır. İçinde birer odalı barakalar halinde postane, karakol ve mahkeme salonu vardır. Köyün bütün yolları asfalt. Düz ayak Polenezya köylerinin tersine, inişli-yokuşlu Neiafu'yu ilk günü yadırgadık. Ufak tekne içinde miskinleşen bacaklarımız biraz yokuş çıkınca yoruluveriyor...

İskelenin sağ tarafında, hükümete ait Kopra Kooperatifinin beton bir bahçe içindeki depoları, su sarnıçları ve sütunlar üstünde ana cadde hizasına kadar yükseltilmiş yazıhanesi bulunuyor. Kooperatife ait yazıhanenin önünden geçerken şişman, iri yarı, beyaz saçlı sempatik bir ihtiyar eliyle gelmemizi işaret etti. Girdik. Kooperatifin müdürü Mr. Kaho imiş. Burada her şey kooperatife bağlı olduğu için kendisi adanın en sözü geçen adamı. Yazıhanelerin arkasındaki denize nazır, güzel ve büyük lojmanına geçip karısı ve iki kızı ile tanıştık. Kaldığımız müddetçe Kaho'ların evini kendi evimiz gibi kullandık. İstediğimiz zaman gider banyosunda duşumuzu yapardık. Akşamüzerleri, koya nazır balkonunda oturup, karşı adalar üzerinden batan gurubu seyrederken, kendisinden Tonga'ya ait eski hikayeleri zevkle dinlerdik... Ekseri akşamlar bizi zorla yemeğe alıkoyarlar.

Tonga'da içki yasak, daha doğrusu müsaade ile. Ancak geliri fazla olanlar, hükümetin verdiği bir karne ile, her ay kendilerine tahsis edilen miktarda bira ve diğer alkollü içki satın alabilir. Bu şekilde, zaten fakir olan halkın eline geçen üç beş kuruşu da içkiye yatırması önlenmiş. Dostumuz Kaho'nun hükümet işinden ayrı bir hizarı ve meyva bahçeleri de olduğu için, buzdolabı daima ağzına kadar içki ile dolu olurdu...

Kaptan Cook'un bu adalara taktığı "Dost Adalar" ismi, muhakkak ki en münasibi. Eski misafirperverliklerini bu maddi 20. asır dahi yok edememiş. Yolda rastladığımız çöpçü bile bizi evine davet ederdi.

Daha ilk günlerden önümüzdeki bir hafta için, her gün bir köye davetli olduk. Ya tekneye gelip çağırırlar ya yolda rastlayıp davet ederlerdi. İlkokulda İngilizce öğrenmeleri mecburi olduğundan ekserisi çat-pat biliyor. Anlaşmak zor olmadı...

Bir akşamüstü, bizi motorlu bir sandalla, 3-4 mil mesafedeki Tifise köyüne götürdüler. Mercan döküntüleri üzerindeki ince, uzun sandal iskelesinden çıkılan köy bir yamaçta kurulmuş. Bütün çocuklar etrafımızı sarmış, koca ağaçlar arasındaki köyü gezdik. 1961 yılında merkezi Vavau'nun üzerinden geçen bir tayfun adayı yerle bir etmiş, sağlam ev bırakmamış. Adanın yegâne gelir kaynağı olan hindistancevizi ve muz ağaçlarını dibinden sökmüş. Her tarafta hâlâ onun izleri göze çarpıyor. Adım başında, üç-dört basamaklı taş merdivenlere rastlanıyor. Yıkılan evlerin, tayfunda sürüklenmeyip kalan yegâne kısmı, kapı önlerindeki bu taş merdivenler... Hâlâ ağaçlar normal mahsul verecek kadar büyümemiş. Sonradan yapılan evler ise derme çatma gecekondu. Kimi eski saçtan, kimi tahta, birçoğu da sazdan yapılmış. Bir veya iki odalı evlerin içinde hiçbir eşya yok. Misafir gelince tahta döşemeye bir hasır seriyorlar o kadar...

Evlerinin önünde oturmuş, "Tapa" yapan kadınları seyrettik. Tapa, bazı Pasifik Adaları'nda yerlilerin yaptıkları bir nevi kumaştır. "Hiapo" denilen ince uzun bir fidanın kabuğundan yapılır. Boylamasına çıkartılan kabuğu birkaç gün güneşte kuruttuktan sonra, tahta bir tokmak ile döğerek elyaflarını açıp düzleştirirler. Sonra bu döğülmüş parçalar, bir ağacın sütünden yapılan tabii tutkalla birbirine yapıştırılır. Üstüne kahverengi ve siyah nebati boyalarla, her adanın kendine has ananevi motiflerini çizerler. Eski günlerde yerliler çıplak vücutlarını bu tapa ile örterlermiş. Bugün Tonga'da her genç kızın en önemli çeyizini gene tapa teşkil eder. Evlerde yorgan, çarşaf, perde gibi kullanılır. Yapması zor ve eziyetli bir iş olduğu için, artık Tonga hariç, başka adalarda tapa yapılmıyor.

Hava kararırken ev sahibimizin evine döndük. Diğerlerine nazaran daha büyükçe, saç bir ev. Oturmamız için yere bir kaç hasır, üstüne de tapa serilmiş. Bir köşede karısı yemek hazırlamakla meşgul. Bahçede yakılmış ateş üstünde, kazığa geçirilmiş bir oğlak kızarıyor.

Yemek hazır olunca, bütün yiyecekleri tabak yerine muz yapraklarına koyup, bunları "Pola" dedikleri, iki buçuğa bir metre ebadında bir hasırın üstüne yerleştiriyorlar. Sonra iki kişi bu polanın uçlarından tutup misafirin önüne getiriyor. Yalnız evin erkeğinin, o da hizmet etmek gayesiyle, misafirle beraber yemek yemesi Tonga'nın eski bir geleneğidir. Diğer ev halkı bir kenarda oturup, misafirin yemesini seyreder. Kendileri sonra mutfakta yer.

Yemeğe başlamadan önce ev sahibi duasını yapar. Duanın sonunda, bu daveti kabul edip evlerine şeref getirdiği için misafirine teşekkür eder. Yemekte çatal, kaşık kullanılmaz. On parmak girişilir. Yemeğin yanında karpuz şerbeti ikram ettiler. Buralarda bol yetişen karpuzun içini bir kaşıkla ince ince kazıyıp, su, şeker, rendelenmiş hindistancevizi ile karıştırarak güzel içimli bir şerbetini yapıyorlar.

Yemekten sonra köyün gençleri gitarları ile geldiler. Şarkılar söyleyip yerli dansları yaptılar. Biz de şarkılarını teybe aldık. Sonradan teypte kendi seslerini duyunca pek heyecanlanıp uzun uzun kendi kendilerini alkışladılar...

Turist Gemileri

Bazı günler Neiafu koyunun etrafındaki yolda yürüyüşe çıkar, kumsala inip ufak deniz böcekleri toplardık. Birinci Dünya Harbi'ne kadar Tonga'da ticaret adalara yerleşen Almanların elinde imiş. Harpte malları ellerinden alınmış, bütün servetlerini kaybetmişler. Bazen yolda onların tohumu beyaz tenli, sarışın kimselere rastlamak mümkün.

Biz Neiafu'da iken çok ender rastlanan bir hadise oldu. Bir hafta içinde limana peşpeşe üç gemi uğradı. Yeni Zelânda, Fiji, Tonga arasında ring seferi yapan Tofua yolcu gemisi bir sabah rıhtıma yanaştı, dört beş saat kaldı. Yerliler için büyük gün her gemi gelişi.. Ellerine üç beş kuruş para geçiyor... İskeleden çıkan yol yerli mamullerle pazar yerine dönmüş. Hasır işçiliği eski günlerde olduğu gibi yine revaçta bu adalarda. Pandanüs yapraklarından gayet zarif çanta, yer ve divân hasırları yaparlar. Tapalar, muhtelif cinsdeniz böceklerinin kabukları, benzi uçuk ihtiyar turistlerin kapış kapış aldıkları Tonga hatıraları...

Tofua'dan iki gün sonra bir Japon yolcu gemisi gelip dışarıdaki koyda demirledi. Bu münasebetle iskelede bir yerli orkestra, geminin kaldığı müddet zarfında durmadan çaldı. Peşinden bir Ingiliz şilebi kopra yüklemek için bir sabah erkenden koya geldi. Rıhtıma yanaşırken bizde yolu üzerindeymişiz. Demir alıp biraz daha içeri geçtik.

Bizim motorun yağ tazyikini gösteren manometre, Panama'dan beri bozulmuş, çalışmıyordu. Geminin Iskoçyalı çarkçıbaşısı bir tane yenisini verdi. Buradaki devlet tamir atölyesinin tanıdık ustabaşısı onun yağ borusuna geçen flanşım yaptı. Ayrıca ana yelkenin camadan makinası-nın bir pimi, gelirken fırtınada sıyırmıştı. Onu da söküp götürdüm. Atölyede sarı kaynağı yaptılar.

Yerlilerin İçkisi: Kava

Bir sabah Kooperatifin rıhtımında çöpçülük yapan bir genç, bizi alıp bir kamyonla adanın doğu sahillerindeki köyüne götürdü. Tonga'da taksi ve otobüs vazifesini kamyonlar görür. Asfalt yol, Neiafu'dan çıktıktan sonra, hindistancevizi ve muz ağaçları arasında kıvrılan bir toprak yola bağlanıyor.

Kendi evi çok küçük ve mutfağındaki tek tenceresini geçenlerde çaldıkları için bizi babasının evinde ağırladı. Saz ev yerden iki basamak yüksekte ve kazıklar üstünde kurulmuş. Büyükçe bir odadan ibaret olan evin yatılan kısmını bir tapa ile ayırmışlar. Yerde hasırlar. En ufağı 8 aylık 12 kardeşi, kendisinin de dört çocuğu, bütün aile, büyük anneleri dahil toplandılar odada. Genç bir kız kardeşi önce bize "Kava" hazırladı.

Kava, Batı Pasifik Adaları'nın meşhur ve ananevi bir yerli içkisidir. Aynı isimdeki bodur, çalı gibi ağaçların kurutulmuş kökleri yumuşayıncaya kadar bir kütük üstünde taşla döğülüp, ağaçtan yapılmış kocaman bir kap içinde su ile karıştırılır. Sonra içindeki kök parçaları ince sazlar ile toplanır. Çamurlu su gibi bir rengi, kendine has buruk bir tadı vardır. Ortadan kesilip kurutulmuş hindistancevizi kabukları içinde misafire ikram edilir. Misafirin tası bir yudumda bitirmesi adettir. İçtikten sonra ev sahibi (Afiyet olsun) mânasında iki kere el çırpar. Eskiden taşla döğmeyip yalnız bâkire olan genç kızlar ağızlarında çiğneyerek bu kökleri yumuşatırmış... Artık bu usul hem gayrı sıhhi oluşu, hem de bakire kız bulma zorluğundan böyle elde döğülerek yapılıyor.. Ama gene kavayıdaha evlenmemiş genç kızların hazırlama âdeti devam ediyor Tonga'da..

Kava faslından sonra toprak içinde pişmiş muhtelif yerli yemeklerini bir pola içinde önümüze getirdiler. Yalnız bizi davet eden genç çocuk yemeğe bizimle beraber oturdu.. Diğer bütün aile efradı, çoluk çocuk, etrafımızda bağdaş kurup yememizi seyretti. "Palangi" dedikleri beyaz ırktan bir kimsenin evlerine misafir gelmesi, büyük bir hadise bu gönlü zengin fakir insanlar için...

Biz de, diğer adalarda yaptığımız gibi, ya konserve veya giyecek eşya gibi neyimiz varsa muhakkak her gittiğimiz yere hediye götürüp, imkânımız nispetinde gönüllerini almaya çalıştık .Burada, bir paket sigara veya bir çift eski çorap dahi ne kadar makbule geçiyor. Çoğu yerliler, sigara alacakları paraları olmadığı için gazete veyakasap kâğıdını, içinde tütün dahi olmadan kıvırıp sigara niyetine içerler...

Yemekten sonra hep beraber küçük köylerini gezdik. Polenezya'da

olduğu gibi Tonga'da da bol yetişen "Kapok" yerlerde ziyan olup gidiyor. Büyük ağaçlarda lif gibi olan Kapok'un pamuk ile ipek arası ince ince elyafı vardır. Yerliler yatak ve yastıklarını bununla doldurur.

Sazdan yapılmış oyuncak gibi ufacık evleriyle pek fukara bir köy. Her evden bir kadın, "Çam sakızı, çoban armağanı" kabili, bir kabuk veya kolyeyi Oda'ya hediye ediyor. Kadınlar evlerinin önünde oturmuş, kıyıda topladıkları deniz böceklerinin kabuklarını temizlemekle meşguller... Bilhassa yaşlı kadınlar o günü çok üzgündü. Çünkü bu Cumartesi akşamı, kiliseye yatırılması icabeden paranın son günüymüş. Papazın istediği miktarı, aylardır, yemeyip içmeden biriktirdikleri halde daha toplayamamışlar...

Cennete Giriş Bileti Kesen Papazlar

Çok dindar olan Tonga'lıların, papaz cüppesi içinde din adamı kisvesine bürünmüş bir alay dolandırıcının elinden çektikleri, Hiristiyan aleminin bir yüz karasıdır. İki asır öncesine kadar dünyanın en mes'ut insanları olan Pasifik Adaları'nın yerlilerine misyonerler sülük gibi yapışmış ve hayatlarını zehir etmişler. Son zamanlarda Polenezya Adaları'nda, Fransızlar papazların faaliyetini sınırlamış, saltanatlarına bir son vermişler. Ama batıdaki bu adalardahâlâ emilecek kan bol, istedikleri gibi at oynatacak meydan serbest...

Hiristiyan dinine bütün benliği ile bağlı bu saf insanları türlü vaad ve telkinlerle öyle bir avuçları içine almış, öyle korkunç bir cehennem telâkkisi ile gözlerini korkutmuşlar ki, artık istedikleri gibi kullanıyorlar onları. Çoğu misyonerlerin esas gayeleri dinden ziyade şahsi menfaat ve ticaretleridir... Bir kısmı artık işi koca şirketler haline bile sokmuş. Büyük hindistancevizi, muz plantasyonları, bunların nakliyesini temin için hususi guletleri mevcut... Bu saf insanları kendileri için bedava, boğaz tokluğuna çalıştırmak, ellerine geçen üç-beş kuruşu almak için çevirdikleri dolaplar, enprofesyonel dolandırıcıları dahi gölgede bırakır. İsa kılığına girip köylerden kopra toplayanlar dahi çıkmış!...

Bu ziyaret ettiğimiz 15-20 hanelik fakir köyde, beş altı tane değişik mezhepte kilise mevcut olduğu halde, bir yenisini yaptırmak için para toplanacakmış. Gerçi o da bahane.. Toplanan paranın çoğu, baştaki misyonerlerin Avustralya'daki lüks mâlikhanelerine sarfedilir. Her erkek 600, her yaşlı kadın 150 lira vermek mecburiyetinde imiş. Halbuki Tonga'da haftalık ücret, o da bir iş bulabilmişse 50 lirayı geçmez!... Yemiyor, içmiyor, üst-baş perişan, derme çatma evleri yıkılmak için kuvvetli bir rüzgâra bakar. Öyle olduğu halde, bütün

biriktirdiğini götürüp papaza verir. Eğer vermeyecek olursa, güya İsa onlara kızacak ve cehenneme atılacaklar. Türlü bahanelerle yılda dört beş kere böyle para toplanırmış.

20. asırda bugün Tonga'da, cennetin anahtarı papazların elindedir ve onlar resmen giriş bileti satar... Hepsinin göbeği yerinde, Isa'nın gölgesine sığınmış, mükellef bir hayat sürüyorlar velhasıl...

Pasifik Adaları'nda, bazı misyonerlerin cilt cilt kitaba mevzu teşkil edecek ahlaksızlık hikâyeleri yanısıra, hakikaten insanlığa kendini vakfetmiş, hayatlarını yerlilerin iyiliği ve kalkınması için harcamış aklı başında bir çok cefakâr din adamının hakkını da kimse ödeyemez...

Utulei Köyünde

Geldiğimiz günlerde tanıştığımız Samisoni isminde, ilk okul öğretmeni iyi bir arkadaşımız var. Evi Neiafu koyunun batı sahillerini teşkil eden Pangaimotu Adası'nda. Bir Cuma günü, Kısmet ile bu adanın Utulei köyünün önünde demirledik. Dil gibi denize uzanan bir kum bankı, koyun içinde dalgacıklar çıkartan gündoğusu rüzgârından demir yerimizi koruyor.

Biz Neiafu'ya gelirken önünde bayrak çektikleri ahşap villâ, çiçeklerle süslü bir bahçe içinde hemen bu burunda bulunuyor. Botumuzu önündeki kumsala bastırırken ev sahipleri olan Matheson ailesi bizi karşılamaya çıktı. Mr. Matheson Iskoçya'lı yaşlı bir doktor. Gençliğinde muhtelif Pasifik Adaları'nda çalıştıktan sonra, iklimi güzel olan Vavau'yu yerleşmek için seçmiş. Öğretmen olarak gelenAmerikalı eşiyle Neiafu'da tanışıp evlenmişler.

Güzel evlerinde bu adalarda başlarından geçen birçok enteresan vak'aları zevkle dinledik. Vavau ve civar adalar üzerinden bir silindir gibi her şeyi ezerek geçen tayfunda, Utulei köyünün bütün evleri uçunca, köy halkı gelip, o korkunç fırtınada, iki gün iki gece Matheson'ların evine sığınmışlar. Ortadaki büyük salonda, sardalya gibi istiflenen o kadar insanın ağırlığı bu evin de uçmasına mani olmuş...

Tonga Adaları hakkında geniş malûmatları, zengin bir kütüphaneleri var. Tonga'ya ait kitaplar arasında, Neiafu'daki bir dükkânda da gördüğümüz, "Friendly Island" adlı bir kitabın sayfalarını karıştırırken bayan Matheson'a "almamızı tavsiye eder mi" diye sordum. Bir kahkahadan sonra: "Bu kitap hakkında birşey söyleyemeyeceğim. Çünkü ben yazdım" demesi hoş bir espiri oldu.. Kitabın üstünde kızlık

ismi yazılı olduğundan farkına varmamıştık. Vavau'dan ayrılırken bize hediye ettiği birçok kıymetli hatıralar arasında imzalı bu kitabı da vardı...

Utulei köyünde, kutu gibi evler sahili dantelleyen kumsaldan başlayıp palmiye ve koca koca banyan ağaçları arasında arkadaki yamacın sırtına serpilmiş.. Sahildeki diz boyu suda, küçük çocuklar kâğıttan yaptıkları yelkenlileri yüzdürürken, köyün kadınları bir evin önünde oturmuş, yakında evlenecek bir genç kıza tapa hazırlıyordu... Samisoni'nin evi yamacın tepesinde, hem geniş Neiafu koyuna, hem de yılan gibi kıvrılan boğaza hakim. Köyün diğer evleri gibi tahtadan, derme çatma ve tekodalı. Yalnız diğer evlerden büyük farkı, içinde bir adet sandalye ve aynalı bir eski konsolun bulunması...

Akşamüstü Samisoni ile bir arkadaşının evindeki kava partisine gittik. Köyün erkekleri kava tasının etrafında bağdaş kurup oturmuş, biz de aralarına katıldık. Evin genç ve güzel kızı, 70-80 santim kutrunda, ağaçtan içi oyularak yapılmış büyük kava tasının başında oturmuş, siyah uzun saçları omuzunun üzerinden kucağına düşmüş, sazdan yapılmış bir püsküle kavanın içinde kalmış kök parçalarını süzüyor. Yandan bölünüp kurutulmuş bir tek hindistancevizi kabuğu, tasın içine daldırılıp elden ele dolaşıyor.

Bu kava meclislerinde günün mevzuları, köyün meseleleri konuşulur, gazete olmayan Tonga'da yeni havadisler, dedikodular böyle meclisten meclise geçip yayılır. Sosyal hayatlarında kava meclisinin rolü çok mühimdir. Kral dahi meclisini topladığı zaman, bu kava tası başında oturup kararlarını verirler. Fazla içilirse hafif bir sarhoşluk da verdiği söylenir bu kavanın.

Utulei köyünde iki gece kaldık... Pazar günü, öğleüstüne kadar Samisoni'nin kiliseden dönüşünü bekledik. Tonga'da papazların koyduğu yasaklardan biri de Pazar günleri hiç bir iş yapılmamasıdır. Bütün günlerini kilisede geçirirler. Pazar günü alış veriş dahi yapılmaz, elden para almazlar. Hatta bu yıl, Yeni Kaledonya'da yapılan Güney Pasifik Ülkelerinin Olimpiyat oyunlarında, Pazar günü müsabakaların yapılmaması için, papazların ısrarı ile Tonga itiraz etmiş, itirazları kabul edilmeyince, Pazar günkü müsabakalara Tongalısporcular iştirak etmemiş!...

Kendi yerli müzik ve şarkılarını misyonerler günahtır diye yasak ettiklerinden, sırf şarkı söylemek zevkini tatmin için kadın, erkek gidip kilisede dini şarkılar söylerler... Bugün eski Tonga müziği ölmüş sayılır. Yüzde doksanı kilise müziğidir. Buna rağmen etrafta duyacak papaz olmayınca gene coşarlar...

Utangaç Kedinin Bıyıkları

Samisoni geldikten sonra hep beraber, öğretmenlik yaptığı Kapa Adası'na yelken bastık. Bu adalara serpilmiş ufak köyler arasında, insan, eşya, kopra nakli yelkenli sandallarla sağlanıyor. Pahalı olduğu için pek az motorlu tekne var. Bütün Pasifik Adaları'nda gördüğümüz teknelerin hepsi, bir kaç sür'at motoru hariç, ağaç gövdesinden oyularak yapılmış olanlardı. Burada, gemi filikası şeklinde yapılmış, istim eğrisi üzerine bindirme kaplamalı sandallar hemen insanın gözüne çarpıyor. Meğer uzun zaman evvel, bu adalara uğrayan yelkenli büyük bir balıkçı teknesinden bir marangoz kaçıp burada yerleşmiş. Bu tip teknelerin inşasını yerlilere o öğretmiş. Siyah şemsiyelerini de açmış kadın, erkek küpeşteleri suya yaklaşıncaya kadar içine dolup, adadan adaya yelken basarlar...

Akşamüstü Kapa Adası'nın doğusundaki Otea köyü önünde demir atarken bütün köy halkı sahildeki kumsalda toplanmıştı... Yıllardır köylerine bir yabancı tekne uğramamış. Yıkık taş iskelede bizi köyün reisi karşıladı... Sahildeki kumlukta muhteşem bir Mormon kilisesi, etrafım saran gecekondu yığını saz veya tahta evler arasında pek de sırıtıyor.

Ticaret rüzgârları ile eğilmiş, yapraklan hışır hışır öten ağaçlar arasında köyü gezerken, hemen her evden yaşlı veya genç bir kadın bir kabuk, çiçekten bir gerdanlık veya bir hasır yelpaze gibi neyi varsa, çıkartıp Oda'ya hediye ediyor...

Reisin evinde oturmuş kava içip seyahatimiz ve Türkiye hakkındaki tecessüslerini giderirken, bıyıkları dibinden kesilmiş koca bir tekir kedi gözümüze takıldı. Sorunca yaşlı reis gülerek anlattı: Bir türlü kedi evin içinde durmaz, dışarı kaçarmış. Diğer kedilerden utanıp da dışarı çıkmaması için bıyıklarını kesmişler!.. İşin tuhafı, hakikaten kedi her ne hikmetse bir daha dışarı çıkmamış...

Hava kararırken bu açık kalpli insanları akşam âyinleri ile başbaşa bırakıp tekneye döndüğümüzde kıç üstünü ananas, muz, domatesle dolu bulduk. Zaten Tonga'da kaldığımız müddet zarfında çarşıdan taze meyve ve sebze almaya pek fırsat bırakmadılar.. Her gün birisi yiyebileceğimizden çok daha fazlasını getirirdi. Almazsan da güceniyorlar. Gerçi Tonga böyle taze yiyecek bakımından yol boyunca rastladığımız en ucuz yer. Koca bir ananas veya bir kilo domates 50 kuruş (5 cent). Hele Tahiti gibi domatesin kilosu 25 lira (2.5 USD) olan yerden sonra burası bize bedava kadar ucuz geldi...

Sabah bizim arkadaşın öğretmenlik yaptığı ilk okula çıktık. Tepedeki

geniş bir bahçe içinde, iki teneke barakadan müteşekkil basit fakat temiz bir okul. İkişer sınıf bir arada ders gören talebeler müzik dersindelermiş. Söyledikleri güzel şarkıları teybe aldık. Müzik için, Tonga'da nota yerine rakamlar kullanılıyor. Duvardaki kara tahtada yanyana yazılmış bir sürü rakamlar yeni öğrendikleri bir şarkının notaları imiş...

Kırlangıç Mağarası

Öğleden sonra Samisoni'yi de alıp adanın kuzey burnundaki meşhur "Kırlangıç Mağarası"na gittik. Mağaranın önü derin su, tekneyi demirlemek imkânsız. Oda'yı dümende bırakıp botla çıktık. Adanın kalbine doğru giren mağara dimdik denize inen bir yarın dibinde. Acaip şekillerde sarkmış kayalar arasındaki bir geçitten botla içeri girerken, yüzlerce kırlangıç, kanatları kafamıza çarparak korkudan dışarı fırladı...

İçerisi orta boy bir cami büyüklüğünde. Loş kubbesinden yüzlerce kırlangıç yuvası sarkıyor. Mağaranın içindeki su derin, rengi koyu lacivert. Girişteki kayalar arasından süzülen güneş huzmeleri çarptığı karanlık suyu projektör gibi aydınlatıyor. Etrafımızda eflâtun, mor, bej, türlü renklerde sarkıtlar... Nihayete doğru sudan yüksek dehliz gibi bir hücre daha var. Tepesindeki yusyuvarlak bir delikten sızan gün ışığı, bu esrarengiz mağaraya alaca bir loşluk veriyor. Konuşurken sesimiz her kaya parçasından ayrı yankılar yaparak tekrar tekrar kulaklarımızda çınlıyor. Mağaranın önünde volta atan Kısmet'e biz dönünce, Oda da botla gidip gezdi.

Akşamüstü, Kapa Adası'nm güneybatı kısmındaki Tarevari köyü önünde demirledik. Çiseleyen yağmura rağmen köyü gezerken etrafımızda meraklı çocuklardan bir halka eksik olmadı. O gece Samisoni'yi başaltında yatırdık. Sabah erken onu mektebine yetiştirip biz de Neiafu'ya döndük.

Panama'da bize bir hayli pahalıya mal olan ağzımızdaki dolgular yolda düşmüştü. Vavau'nun iki doktorlu hastanesinde bir de dişçi olduğunu öğrenince, bir gün gittik. Tepede iki katlı büyük bir taş bina. Tonga'lı sempatik dişçi benim dişlere bakınca hayretler içinde: "Siz çok zengin olmalısınız... Ağzınızda tam altı tane altın kaplama var!" demekten kendini alamadı. Meğer Tonga'da bir altın kaplama diş 1000 liranın üstünde tutar ve dolayısıyla en lüks şeymiş. Ben de sevindim. Artık sırtımız yere gelmez, sıkıştıkça bir tanesini söktürürüz!..

Kasım ayının haftası oldu. Tayfun mevsimi yaklaşıyor. Nitekim kuvvetli keşişleme fırtına şeklinde aralıksız yağmurla üç gün devam etti. Son akşam, Kopra Kooperatifinin müdürü dostumuz Kaho bir veda balosu verdi. Bütün gün karısı ve kızları yemek hazırladılar. Kooperatifin sahilde kantin olarak kullanılan bir deposu temizlenip yarıdan çiçeklerle bölünmüş. Ortadaki büyük bir saksının etrafında beş-altı gitar, kontrbas vazifesi gören bir kaç boş bidondan müteşekkil bir de orkestra.. Adanın ileri gelen aileleri davet edilmiş. Ben de bir yıldır ilk defa o gece lâstik sandalet yerine kapalı ayakkabı giydim! Gecenin geç saatlerine kadar yenip içildi. İki kız, “Lokaloka” denen Tonga’nın en güzel dansını yaptılar. Bu, el ve vücut hareketleriyle eski efsaneleri tasvir eden bir danstır...

DİKKAT, TAYFUN GELİYOR!

5 Kasım 1966, sabah erkenden tekne vedaya gelen ahbaplarımızla doldu. Her gelen de birşeyler getirmiş. Uzun saz sepetler içinde, Vavao'da ne yetişiyorsa hepsi mevcut. Yiyip bitirmemize imkân olmadığı gibi yerleştirmesi de bir mesele oldu. Çuval dolusu hindistancevizini iki kişi zor kaldırıyor. Ayrıca hasır işlemeler, çanta, tapa, hatta eski danslarda giyilen saz etekten bile bir tane yapıp Oda'ya getirmişler.

Bir ara çıkıp teknenin kâğıtlarını yaptırdım ve öğle vakti, bu "Dost Adalar" diyarından vira demir ettik. Samisoni'nin sandalı peşimizde, son ana kadar beraber kalmak arzusunda. Utulei köyünün önünde, gözleri yaşlı, kendisini bıraktık. Matheson'lar, yine İskoç ve Amerikan bayraklarını çekmiş, köyün diğer sakinleri ile beraber sahilde uğurlamaya çıkmışlar..

Kısmet bembeyaz kanatlarını açıp sakin suda bir peri kızı gibi süzülürken, gayri ihtiyari ikimiz de boynumuzdaki çiçek kolyelerini koyun mavi sularına bıraktık...

Tatlı bir keşişleme önünde adalar arasında yol alıyoruz. Hungo Adası'nın kuzey burnunda parekatayı bıraktık. Denizin üstünde külâh gibi duran volkanik Lâte Adası, gün bitmeden pruvamızda, 30 milden gözükmeye başladı. Akşam, rüzgâr kuvvetlenip gündoğusuna dirise etti, tam pupadan geliyor. Normal yelkenlerle gece pupa seyri zor oluyor. Birkaç kere yelkenler kavanca olduktan sonra mayna edip ikizleri bastık...

Gece yarısına doğru karanlıklar içinde hayal meyal belli olan hâli Late Adası'nın 3 mil kadar üstünden geçiyoruz. Şimdilik önümüzde bilinen bir tehlike olmadığı için dümeni ayarlayıp biz de yattık.

Hayalet Adaları

Binlerce kulaç derinlikten dikine su seviyesine yükselen mercan sığlıklarına Güney Pasifik'in bu batı kısmında olduğu gibi dünyanın başka hiçbir yerinde rastlamak mümkün değildir. Deniz seviyesindeki mercan döküntülerinin hemen yanı başında derinlik 4.000 metreye iner. Muhtelif tarihlerde, bu sığlıklar, yakınından geçen gemiler tarafından görülüp hidrografi dairelerine bildirilmiş. Uzun araştırmalardan sonra bir kısmı bulunmuş, bir kısmı ise hâlâ

haritalarda yeri takribi olarak gözükür.

Bu denizlerde, gökyüzüne buhar püskürten su seviyesinde yanar dağlar, bazen 200 metre irtifaa yükselen, bir zaman sonra yine kaybolan volkanik adalar mevcuttur. Şimdi kuzeybatısından geçtiğimiz Falcon Adası da böyle esrarengiz bir adadır. Hikâyesi enteresan...

Uzun zaman evvel, kâşif La Perouse ve Maurelle, burada su seviyesine yakın bir topuk olduğunu bildirmişler. 1865'te, Falcon isimli İngiliz gemisi bu sığlığın üstünde dalgaların kırıldığını tespit etmiş. 1877'de Sappho, sudan duman ve buhar sütunlarının yükseldiğini bildiriyor. 1885'te yanardağın indifaından sonra 100 metre yükseklikte bir ada meydana gelmiş ve 9 yıl sonra bu ada gene batmış. Müteakip 20 yıl zarfında iki kere daha su üstüne çıkıp battıktan sonra, 1927 de 200 metre irtifaında, bugünkü Falcon Adası meydana gelir. Gerçi 1959 dan berigene yavaş yavaş batmakta olduğu bildirilmekte...

Bu sığlıklar üzerinde parçalanan gemilerin, kaybolan canların hattı hesabı yoktur. Admiralti'nin kılavuz kitabı, Batı Pasifik'teki ufak mercan adalarını ve sığlıklarını tarif ederken birbirine benzeyenleri, üzerindeki gemi leşleriyle tefrik etmeye çalışır... Nitekim en son sistem navigasyon cihazları ile mücehhez bir Amerikan denizaltısının Avustralya'nın kuzeydoğu yönündeki mercan döküntüleri üzerine kurtarılamayacak bir şekilde çıktığını, daha birkaç gün evvel radyoda duymuştuk..

Rüzgâr gündoğusundan firişka ertesi günü de devam etti. 1944'te görülüp, mevkii haritada (P.A.) rumuzu ile gösterilen su seviyesindeki Lynx mercan döküntülerinin gece 20 mil kadar güneyinden geçtik.

Pazartesi sabahı, güneş ve yay gibi incelmiş aydan aldığım rasatlarla mevkiimiz, Fiji Takımadalarının en doğusundaki Lau grubunun güney ucuna 80 mil mesafede çıktı. Hava açık olduğu halde yıldız rasadı yapamıyorum. Bizim sekstantın aynalarının sırı rutubetten iyice bozulmuş, içinde yıldız değil güneş bile zor gözüküyor!

Her iki tarafı döküntü mercan adalarından müteşekkil geniş bir boğazdan geçeceğimiz için, bütün gün ve akşam dümende oturup, dikkatle yol aldık. Gece rüzgâr hafif. Adalara 15 mil kala yelkenleri mayna edip, her ihtimale karşı boğazdan gündüz gözüyle geçmek için sabahı bekliyoruz. Tan yeri ağarırken gene yol verdik. Sabah kahvaltıdan sonra, boğazdan geçtiğimizi tahmin ederek, Fiji Adaları arasında uzanan Koro Denizi'ne girdik. Bu mevki, 20 derece güney enlemi, 3 yıllık seyahatimiz boyunca indiğimiz en güney noktadır.

Biraz sonra boğazın güney yakasını teşkil eden alçak Onga Levu ve yanındaki yüksek Fulanga Adaları gözükmeye başladı. Gideceğimiz Suva limanına kadar 230 mil yolumuz kaldı.

Kasım ayının bu günlerinde, güneşin meyli bulunduğumuz enlem ile hemen hemen aynı olduğu için kızgın güneş tepemizde mısır patlatıyor. Rüzgârın hafif olduğu zamanlarda, bocrum yelkenini çadır gibi üstümüze gerip gölgesinde dümen tutuyoruz.

Tonga'dan beri yol boyunca hiç su içmedik gibi bir şey. Samisoni'nin verdiği koca bir çuval dolusu taze hindistancevizinin serin tatlı suyu, bu sıcak günlerde en serinletici içecek. Cevizin ince etini bizim Miço da pek sever. Tepesinde açtığımız küçük delikten patisini sokup parça parça çıkartır. Ne de olsa damarlarında Pasifik kanı taşıyor.

Bugün, uzun zamandır hasret kaldığımız iri bir dolfin oltanın ucunda tekneyi ziyarete geldi.

9 Kasım Çarşamba, yüksek Totoya ve Matuku Adaları arasından geçiyoruz. Totoya'yı iki mil kadar açıktan çevreleyen mercan kayaları üzerinde, sakin havada bile ölü denizler çatlayıp çırpıntıları uzaktan beyaz bir bulutu andırıyor.

Akşamüstü, 180'nci boylamı aştık. Akdeniz'in batı kıyalarından beri, Greenwich'ten geçen 0 derece boylamın hep batı tullerinde yol almıştık, inşallah bundan sonra yolumuz doğu tullerinde geçecek.

Kaç gündür hafif esen rüzgâr, Perşembe günü kıblekeşişlemeden kuvvetlenmeye başladı. Her tarafı mercan kayaları ile çevrili Suva limanına hava kararmadan girebilmek için bütün yelkenler basılmış, tam yol çıkıyoruz.

Fiji Adaları

Adedi üç yüzü geçen Fiji Takımadalarını ilk keşfeden 1643'te Hollandalı kâşif Tasman olmuş. 1774'te Cook, sonra diğer kâşifler, bugün bilinen takımadaları bulmuşlar. Bu adaların en büyüğü olan Viti Levu Adası, doğubatı yönünde 160 km kadar boyundadır. Fiji'nin başkenti Suva limanı bu adanın güneydoğu ucundadır.

Ticaret rüzgârlarının getirdiği yağmur bulutları arkasında saklanmış olan Viti Levu'da, 1000 kusur metreye yükselen dağlar olduğu halde, alçak sahil 5-6 mil mesafeden dahi gözükmüyor. Nihayet, Suva burnunun doğusunda bulunan iki küçük adanın üzerindeki palmiye ağaçları, 2 mil mesafeden belli olmaya başladı. Sahili çeviren mercan

resiflerinin dibinden, batıya doğru yol alıyoruz.

Yaklaştıkça pusun arasından sıyrılan Suva şehri yavaş yavaş şekilleniyor. Büyük limanı güneye karşı koruyan su ile aynı seviyedeki mercan kayaları geniş bir geçit verir. Hava kararırken önüne geldik. Geçidin iki tarafında şamandıralı fenerler, sahilde girişi kolaylaştıran kerteriz fenerleri çakmaya başladı. Tahiti'deki Venüs Burnu feneri müstesna, Pasifik'te, denizcilerin Hızın addedilen fenerleri çoktan unutmuştuk bile...

İskele tarafımızdaki mercan kayaları üzerinde, artık dağılmak üzere olan koca bir gemi leşi yatıyor. Bir mil kadar uzunluğundaki girişi geçip sakin suya eriştiğimiz zaman hava iyice kararmıştı. Büyük koyun içinde birçok sığlıklar varsa da, hepsi fenerlerle işaretlenmiş. Şehir ve liman koyun doğu sahillerinde. Rıhtımda iki şilep bağlı, iskeleyi takip eden bol ışıklı koyda, iskandil ile 7 kulacı bulunca funda demir ettik.

Havayı, etrafındaki tehlikeli denizleri düşünmeden yatmak ne de rahatmış... Sanki yolda imişiz gibi gece sık sık uyandıkça, teknenin sakin suda hiç sallanmadan durmasını, hele koca şehrin ışıklarını insan nasıl yadırgıyor.

15 aydır devamlı yoldayız ve bu zaman zarfında aynı yerde üç haftadan fazla kalmadık gibi bir şey. Her uzun yolculuktan sonra yeni bir limana gelince ancak birkaç gün dinlenebiliyoruz. Ondan sonra tekrar önümüzdeki yeni seyahatin gaileleri başlar: Nevale işi, teknede onarılacak bir sürü tamir, müsait havayı kollamak... Hele gideceğimiz denizlerdeki tehlikeli geçitler, mercan kayaları, tayfun ihtimalleri, adamın uykusunu kaçırır. Bir buçuk yıldır, ikimiz de mânen bir hayli yorulduk. Fiji'de nisan ayma kadar kalıp tayfun mevsiminin sona ermesini bekleyeceğiz. Bu arada, tekneyi tepeden tırnağa kadar rahat rahat bir elden geçirme ve mübrem eksiklerimizi imkân nispetinde tamamlama fırsatı olacak. Hemen önümüzde yeni bir yolculuk da olmadığı için, bir müddet istirahat edip kafamızı dinlemiş olacağız.

Suva Şehri

Sabah erken güvertede kahvemizi içerken Suva'yı gündüz gözüyle seyrediyoruz... Gemiler için yeni, uzun bir rıhtım yapılmış, arkasında antrepolar. Demirli olduğumuz koyun sahillerinde büyük tamirhaneler yanyana sıralanmış. Şehir yeşil bahçe ve ağaçlar içinde, tepelere kadar güzel evlerle göz alabildiğine gidiyor...

Limandan doktor gelip karantina formalitelerini tamamlayınca, biz de demirimizi alarak hemen üstümüzdeki koyda bulunan Suva Yat

Kulübünün önüne geçtik. Tahiti ve Moorea'da beraber olduğumuz Princess yatından başka iki Amerikan ve iki Kanada bandıralı yat daha tayfun mevsimi için burada demirlemiş.

Her ihtiyaca cevap veren muntazam bir Yat Kulübü bulduk. Panama'dan beri sıcak su yüzü görmemiştik. Sekiz aydır hasret kaldığımız sıcak suya kulübün temiz duşlarında gene kavuştuk. Aynı zamanda, kulübe aza olan Suva'nın bütün ileri gelenleri ile kısa zamanda tanışma imkânı oldu.

1874 yılından beri bir Ingiliz müstemlekesi olan Fiji Takımadalarının merkezi Suva, 40 bin nüfuslu muntazam bir şehir. Şehrin ortasındaki liman tesislerinin hemen arkasında, koca bir pazar yeri, içinde satılan çeşitli yiyecekler gibi, değişik elbiseli, muhtelif ırk ve renkte insanlarla dolu. Muz hevenkleri, hindistancevizleri, karpuz yığınları, üstü kapalı pazar yerinden sokaklara kadar taşmış. Patlıcan, biber alıştığımız lezzette olmamakla beraber, türlü renkte yerli yiyeceklerle beraber tezgâhların üstünü süslüyor. Bu büyük çarşının etrafındaki kaldırımlarda kıvır kıvır saçlı, uzun siyah entarili Fiji'li kadınlar, hasırdan çanta, şapka, deniz böcekleri kabuklarından yaptıkları muhtelif hatıra eşyalarım bir kaç saatliğine uğramış yolcu vapurundan çıkan turistlere satmaya çalışıyor...

Pazar yerinin önünden geçen ana cadde üstünde, yanyana büyük mağazalarda, rakı ve beyaz peynirden gayrı ne ararsanız mevcut. Fotoğraf makinaları ve radyo gibi mallardan gümrük alınmadığı için, ara sokaklarda dahi, bunlarla dolu dükkanlara adım başında rastlanır. Ana caddeye çıkan yol kavşaklarında trafik lâmbaları olmasına rağmen, beyaz bir eteğin üzerine yaldızlı kordonlarla süslü kırmızı bir ceket giymiş iri cüsseli bir Fiji'li polis, yedi ceddi kral ailesinden geliyormuş gibi pür azamet arabalara yol gösterir...

180inci boylamı aşarken artık Polenezya ırkı da arkamızda kalmış, Melanezya ırkından gelen insanların yaşadığı adalara gelmiş olduk. Koyu çikolata renkli, yassı burun, iri dudaklı Fiji'lilerin kıvır kıvır çalı gibi saçları vardır. Hatta bir reçber veya marangoz, çalışırken kalemini kulağının arkasına değil, kıvırcık saçlarının arasına sıkıştırır. Kadın ve erkek heybetli bir vücuda sahiptir. Erkekler "Sulu" dedikleri bir etek, kadınlar da ayaklarına kadar inen bir entari giyerler...

Bütün Pasifik adalarında olduğu gibi, fazla çalışmadan, hayatı kolayına almak haleti ruhiyesi bu insanlarda da mevcuttur. Bir Fiji'li işçiyi muntazam çalışmaya veya bir fabrikanın iş hayatına kolay kolay alıştı-ramazsınız. Disipline sokunca ikinci günü köyüne kaçar. Tabiat zengin, aç kalmaz. Bakkaldan yegâne alacağı gazyağıdır. Onu da bir

komşusu verir.

Fiji'de Yerliler ve Hintliler

İngilizler geçen asrın sonlarına doğru geniş ve zengin şeker kamışı ziraatinde çalıştırmak üzere Hindistan'dan bir miktar Hintli muhacir getirmiş. Burada buldukları daha iyi hayat şartlarından bir daha geri dönmeyen Hintli'ler, kısa zamanda, çoğalıp bugün 450 bini bulan Fiji nüfusunun yarısından fazlasını teşkil etmektedir. Şeker kamışı çiftliklerinden maada Suva'da ticaret Hintli bezirganların elinde.

Dini, lisanı, örf ve âdetleri, kıyafeti, hatta yiyeceği bile ayrı bu iki ırk, bilhassa Ingilizlerin kışkırtıcı politikasının neticesi birbirleriyle iyi geçinmez, kaynaşmazlar. Aralarında evlenene dahi rastlamak imkânsızdır. Bu durum için için işleyen bir çıban başı haline gelmiş. İngilizler çekilmek istedikleri halde, Fiji'liler kendi adalarını nüfus ekseriyetini ellerinde tutan Hint'lilere kaptırmamak için istiklâle yanaşmıyorlar.

Hintli kadınlar "Sari" dedikleri, ipek veya pamuktan 5 metrelik desenli bir kumaşı bellerini çıplak bırakacak şekilde, göğüs altlarından itibaren etek ve şal biçiminde vücutlarına sararlar. Süs olarak iki kaşının ortasına da kırmızı bir ben koyar. Bazısı uzun saçlarını ortadan ayırdığı yeri kırmızıya boyar, burun deliğinin üstüne de mercimek iriliğinde bir altın parçası geçirir. Viti Levu'daki Hintliler arasında 16.000 kadar Müslüman olanı vardır.

Büyük şirket ve ticarethanelerin başında, hükümet mekanizmasının kilit noktalarında, İngiliz, Avustralyalı veya Yeni Zelândalılar bulunur. Her İngiliz müstemlekesinde olduğu gibi, maateessüf burada da renk ve ırk tefriki hemen göze çarpar. Hepsinin kulüp ve eğlence yerleri ayrıdır. Zaten koca bir şehir olmasına rağmen, Suva'da hayat akşamları pek erken biter.

Klâsik Ingiliz âdeti, saat beş çayı ve akşam üstü tezgâhta bira, Fiji'nin büyük şehirlerinde artık itiyat haline gelmiş.

Köylerde yaşayan Fiji'liler bugünün şartlarına ayak uydurmaya çalışmakla beraber gene eski ananelerine sadıktırlar. Ecdatları gibi gene saz etekler giyerek yaptıkları dans ve oyunlar, şarkı ve müzikleri, her yabancının zevkle dinleyip seyredeceği eski özellikleri, bugün hâlâ görebilmek mümkündür. Gene içi oyma ağaçtan yapılmış kayığınla mercan kayaları arasında balığını tutar, köyünde koprasını hazırlar, kava meclisinde koca tahta kâsesinin etrafında bağdaş kurup her içişten sonra üç kere el çırparak "Bula" der. Bir köy reisine verilecek

en makbul hediye olan balina balığının bir dişi, bugün gene aynı önemi taşır...

Tropikte İklim

Kasım ayı sonlarına doğru yağmur mevsimi başladı. Zaman zaman kuvvetli yağmur bardaktan boşanırcasına yağıyor. Hemen peşinden çıkan güneş çabucak etrafı kuruturken her yerden buram buram buhar yükselir. Kuzey yarımkürede karakışın hüküm sürdüğü bu aylarda, güney yarımküre sıcak ve yağmurlu yaz mevsimini yaşar. Tropik iklimde baharlar olmaz. 8 ay kışa mukabil 4 ay yaz yapar. Gerçi kış dediğimiz mevsim en güzel zamanıdır. Hava daima açık ve güneşli, ısı 26-27 derecedir.

Hararetin 30 dereceye yaklaştığı yağmurlu ve rutubetli yaz ayları, kuzey yarımküredeki tropikal mıntıkalarda temmuz ile ekim, güneyde ise aralık ayından mart sonuna kadar devam eder. Bu mevsimde, normal ticaret rüzgârları yerini değişik yönlerden esen kararsız rüzgârlara bırakır. En vahşi tabiat afetlerinden biri olan tayfunlar bu aylarda meydana gelir.

Tayfunda rüzgâr, bir alçak basınç merkezi etrafında dönerek korkunç bir hızla eser. Bazı tayfunlarda rüzgâr sür'atinin saatte 300 kilometreyi aştığı çok görülmüştür. Merkezinden itibaren 200 millik bir sahayı etkisi altına alır. Tam merkezde rüzgâr hafif, hava açık, fakat çok karışık dalgalar olur. Tayfunun merkezi ağır ağır ilerlerken yolu üzerindeki kara ve denizde büyük can ve mal kaybına yol açar.

1944 yılının aralık ayında, Pasifik'teki Amerikan donanmasının Filipin Adaları civarında yakalandığı kuvvetli bir tayfundaki kaybı, bu fırtınaların heybeti hakkında bir fikir verebilir: Üç destroyer devrilerek bütün mürettebatı ile birlikte batmış. Bir hafif kruvazör, üç taşıt gemisi, üç refakat muhribi ve üç destroyer ağır hasara uğramış. Diğer 19 gemi hafif tahrip olmuş. Üç uçak gemisinde yangın çıkmış, 146 uçak hangarlarda birbirine çarparak parçalanıp, yanmış.. Cem'an 790 subay ve er, bu tayfunda can vermiş.. Bu donanma, ne kadar şiddetli bir harbe tutuşsa, herhalde bir günde bu kadar zayiat vermezdi!

Bugün bu tayfunlar, dünya etrafında dönen peykler, radar istasyonları ve uçaklarla takip edilir. Yeni bir tayfun vücut bulur bulmaz radyolarla denizcilere ihtar edilip takip ettiği yol devamlı bildirilir. Büyük ve sür'atli gemiler onun yolu üstünden kaçabilir. Fakat yelkenli bir teknenin haber alınmış dahi olsa, kaçmak imkânı hemen yok

gibidir. Onun için tayfun mevsimini müsait ve mahfuz koy veya limanlarda geçirmek en münasip harekettir. Bizim Suva'da uzun müddet kalışımızın esas sebebi de buydu.

Tayfun Geliyor

Gelişimizin üçüncü haftası, 3 Aralık 1966 Cumartesi günü, havada anormal bir sıkıntı hissedilmeye başlandı. O akşam güneş her zamankinden apayrı, kan gibi kırmızı renklerle battı. Tropik iklimde barometre normal havalarda hiç değişmez. Gündüz ve gece, saat 10'da birkaç milimetre yükselir ve saat 4'de biraz düşer. Her gün aynı şekilde hafif bir ondülasyon yapar. Basıncın düşmesi yaklaşan tayfunun en bariz bir işaretidir.

Cumartesi gecesi barometre düşmeye başladı. Sabah erkenden radyoyu açtık. Fezada dolaşan bir Amerikan peyki, kaldığımız Viti Levu Adası'nın kuzeybatısında teşekkül etmiş bir tayfunu ekranında tespit ederek Washington'a aksettirmiş. Orası da derhal Fiji ve civar adaları haberdar ediyor. Adanın batısında, Nandi'de bulunan enternasyonal uçak alanından radarla tayfun takip edilmeye başlanmış.

Sabah saat 9 dan itibaren radyo tayfunun kuvvetlenerek adaya yaklaşmakta olduğunu ihtar etmeye başladı. Rüzgâr kuzeyden kuvvetli yağmurla beraber devam ediyor. Radyonun tayfun haberinden sonra karada ve denizde bir hazırlıktır başladı. Bütün binaların kapı ve pencerelerine, içeri rüzgâr girip de damını uçurmaması için, kepenkler konuyor, tahta paravanalar çakılıyor. Limandaki tekneler de ayrı bir telâş içinde... Küçük tekneler karaya çekilip sıkı sıkı bağlanıyor,büyükler demir almakla meşgul...

Suva'dan Kaçıyoruz

Büyük Suva koyunun batı tarafında, limandan iki mil mesafede, ufak adalar arasına sıkışmış mahfuz bir koy var. Limandaki bütün tekneler oraya kaçmaya başladı. Biz de demirli olduğumuz Yat Kulübü önünden apar-topar vira demir edip yola çıktık. Koya girebilmek için mercan döküntüleri arasında uzanan bir geçitten geçiliyor. Tam önüne vardığımız zaman kuvvetli yağmur kara bir perde gibi inip, geçitteki bütün işaretleri gözden sildi. Onları görmeden girebilmek imkânsız, geçmesini bekliyoruz. Bir ara yağmur hafifleyip boğazın iki tarafını işaretleyen sopalar belli olunca içeri girdik.

Batı ve güneyini iki küçük ada, kuzey ve doğu kısmını da sahilin

kapadığı havuz gibi ufacık koyda demirledik. Limanda bulunan orta tonajdaki gemiler, hemen yandaki büyük koyda demirliyor. Büyük gemiler ise denize açılıp tayfunun yolundan kaçmaya çalışıyor.

İki demir attığımız halde biraz taradık. Bu kadar küçük koyda tam 21 tekne olduğumuz için fazla kaloma veremiyoruz, çapalar karışacak. 30 metre kadar arkamızda bir ada ve etrafında mercan kayaları bulunuyor, iki sağanak arasında botla üçüncü demiri attım. Rüzgâr poyrazdan gittikçe kuvvetlenerek bindiriyor. Hızı 110-120 kilometreyi buldu. Yağmur taneleri insanın suratına iğne gibi batıyor.

Radyonun Devamlı İhtarı

Saat 14.30. Radyo, tayfunun Viti Levu Adası'nın batı sahillerine vardığını ve merkezinin 25 kilometre sür'atle kıble-keşişleme yönünde hareket ettiğini bildirdi. Bu istikamette devam ederse, Suva'nın 60 mil kadar güneyinden geçecek. Adanın batı sahillerinde büyük bir şilep kayalara sürüklenerek parçalanmış. Barometre dün geceden beri, 75.25 ten 73.95'e kadar hızla indi ve hala düşmeye devam ediyor...

Saat 16.00. Galiba korktuğumuz başımıza geliyor. Radyo, şimdi tayfun merkezinin yol değiştirdiğini ve Suva üzerinden geçeceğini bildirdi. Halihazırda 50 kilometre batımızda imiş. Saat 17 den sonra rüzgârın aniden yön değiştirerek çok kuvvetli eseceğini, karadakilerin sağlam ve yüksek yerlerde barınmasını, önce İngilizce, sonra Fiji ve Hint lisanlarında devamlı ihtar ediyor...

Tayfunun Merkezi Tam Üstümüzde

Saat 16.30. Rüzgâr kırılmaya başladı ve hemen hemen tamamen kesildi. Tepemizde bulutlar sıyırıp mavi gök güneşle beraber çıktı. Merkezin tam üstümüzde olduğuna delâlet. Esas kıyamet onun peşinden gelecek... Barometre 73.65'e kadar indi.

Fiji'li gemiciler fırsattan istifade değişecek rüzgâra karşı demirlerini tazeliyorlar. Biz de son kozumuzu oynuyoruz. Şimdiye kadar güvertede fundaya alesta beklettiğim 55 kiloluk büyük çapayı, bol zincirle beraber güneybatıya doğru attık. Güvertede uçabilecek ve rüzgâr tutacak ne varsa, yelkenler dahil hepsi sökülüp kamaraya kondu. Bekleye bekleye artık kanıksadık da civar teknelerdekilerle şakalaşıyoruz bile... Bu sakinlik bir saat kadar devam etti.

Afet Geliyor!

Saat 17.20. Gök, top namlusundan çıkmış gibi uçan bulutlarla gene kararmaya başladı. Rüzgâr kuzeyden, bir toz bulutu ile beraber şimşek gibi indi. Her geçen dakika kuvveti bir misli artarak, batıya doğru dirise ediyor. Şu anda, küçük adanın kuytusundayız biz. Rüzgâr yavaş yavaş lodosa dönüyor. Nihayet kıble-lodosta karar kaldı.

Artık deliler gibi esiyor, sür'ati 200 kilometreye yakın... Sular çok kabardı, mercan kayaları üzerinden denizler atlıyor. Çeyrek mil mesafeden çıkardığı dalgalarla, tekne başı üstüne sulara gömülüyor, insafsız rüzgârın altında küpeştesine kadar yıkılıp kalıyor. Denizin yeşil rengi kalmadı artık, bulaşık suyu gibi kirli bir beyaz. Kuvvetli yağmur ile çırpıntı birbirine karışmış, deniz nerede bitiyor, hava nerede başlıyor belli değil... Birbirinin içine girmiş bu iki tabaka... Gökyüzü pembemsi bir kara... Rüzgâr zaman zaman hortum şeklini alıyor...

Oda dümende, demirlerin yükünü hafifletmek için makinayı tam yol ileri çalıştırıyor. Ben, baş üstünde iki büklüm yere yapışmış, rüzgâr ve sularla sürüklenmemeye çalışırken, bir taraftan zincirlere bossa tuttuğum naylon halatları tazeliyorum... Rüzgâr ve yağmura karşı insan suratım çevirip bakamıyor. Gözlerimin içi bıçak saplanmış gibi acıyor. Zorla nefes alınabiliyor... Kulağımda müthiş bir uğultu... Yanımızdaki bir teknenin uçan yelken iskotasının rüzgârın şiddeti ile denize paralel bir sopa gibi duruşunu hayretle gördük...

Parçalanan Tekneler

Yerli guletlerin bir çoğu demir tarayıp karambol olmuş, birbirine çarparak parçalanıyor... Zaten bu ufak yerin mahzuru, içeri de çok tekne oluşu. Biri üstümüze düştü mü, sonumuz geldi demektir. Onun için en kenarı ve koyun ağzını seçip diğerlerinden mümkün olduğu kadar uzak demirlemeyi tercih etmiştik, iki büyük motor, 14 metrelik lüks bir Amerikan yatı sahildeki kayaların üzerine çıkmış. Feci hallerini görmemek için bakmamak daha iyi...

Tayfun ve bu hengâme, aynı şiddetle iki saat devam etti. Akşam olurken, kudurmuş rüzgâr yavaş yavaş kırılıp batıya dönmeye başladı. Gece yarısına doğru, fırtına yerini yalnız kuvvetli yağmura bıraktı. Biz de, 15 saattir boş midelerimizi sıcak bir çorba ile ısıtıp ölü gibi ranzalarımıza düştük...

Sonu tatlıya bağlanmak şartıyla bir tayfunu yaşamak, görmek daima arzu ederdim... Bugün, onu da gördük ve yaşadık. Hem de ömrümüz boyunca bir daha unutmamak şartıyla!

Tayfun merkezinin tam Suva'nın üzerinden geçmesi halinde rüzgârın çok daha kuvvetli eseceğinden endişe edilmişti. Adada çok hasar yaptı. Şehirde günlerce bu afetin izleri silinmedi. Bir sürü irili ufaklı tekne bütün mürettebatı ile kaybolmuş.

Sivrisinek Koyu

Tayfunun heyecanını sindirdikten sonra biz de artık teknede çalışmaya başladık. Tasavvurumuz, burada kaldığımız uzun zamandan istifade, bir iş bulup üç dört ay çalışmak ve kazanacağımız para ile teknede elzem ihtiyaçlarımızı temin etmekti. Fakat Fiji'ye turist olarak gelenlerin lüzumlu bir ihtisas kolu olmadıkça çalışmaları işsizliğe mani olmak için yasak edilmiş. Okulların yıllık yaz tatili devresine rastlayışımız, Oda'nın öğretmen olarak çalışmasına imkân vermedi. Hatırı geçer birçok ahbabımızın gayretlerine rağmen ikimiz de iş bulamadık.

Hazırlamak zorunda olduğum yazı ve resim işleri bir aydan fazla vaktimi aldı. Ekseriya, tayfunda kaçtığımız asude "Sivrisinek Koyu"nda kalıyorduk. Tenha, bizden başka kimse yok. Ufak koyun etrafında birkaç villa ve sahilde bir otel inşaatı var yalnız. Şehre giden asfalt yol hemen deniz kenarından geçiyor. Muntazam otobüs servisi sayesinde 15 dakikada şehrin merkezine, alışverişe gitmek mümkün.

Koyun etrafındaki küçük adalar çalı ve ağaçlarla kaplı. Mor, pembe, beyaz yabani orkideler, ağaçların gövdesine sarmaşık gibi sarılmış. Sarı üzerine siyah çizgili, bazısı zehirli deniz yılanları taşların üzerinde güneşlenir, çalı diplerinde uyurlar. Bu sessiz koyda sabahları, bülbül gibi öten kuşların tatlı nâmeleri ile uyanırdık...

Buraya geldiğimiz ilk günün akşamüstü yürüyüşe çıkmış ve sonradan çok yakın dost olduğumuz sahildeki otel inşaatının sahibi Tasmanya'lı mimar Colin Philps ve Fiji'li güzel karısı Anna ile tanışmıştık. Kendisi bir zamanlar tekne inşaiyeciliği yapmış, denize çok meraklı. Önünde yüzme havuzu bulunan, etrafı asırlık ağaçlarla çevrili şâhane villaları koyun üstündeki tepede, büyük Suva koyuna nazır. Bu ev, Fiji'de kaldığımız müddetçe ikinci bir evimiz oldu. Geniş balkonunda rahat koltuklara kendimizi bırakıp Pasifik'in engin sularına gömülen güneşi doya doya seyrederken soğuk içkimizi yudumlar, Anna'nın hazırladığı nefis yerli yemekleri kaşıklardık. Berrak havalarda, Suva'nın 60 mil altındaki Kandavu Adaları'nın silueti ufukta oynaşır, büyük koyun önündeki mercan kayaları üzerinde çatlayan ölü denizler beyaz bir tül gibi önümüzde uzanır...

1967 yılına, bir yıl evvel Atlantik ortasındaki yalnızlığın tam tersine, Yat Kulübünün kalabalık salonlarında, tepemizde balonlar uçuşurken girdik... 1966 Yılı Kısmet'i Atlantik sularından Pasifik'in bu batı adalarına kadar salimen getirdi, garip yolcularına hayatlarının en güzel günlerini yaşattı... Bakalım bu yeni yıl da, bir evvelki gibi müşfik ve cömert olacak mı?

Kısmet'in Tamiri

Yazı işini tamamladıktan sonra teknenin sonu gelmeyen tamirine başladık. Ağaç kaplama olan güverte bu sıcak iklimde armuzlardan su yapmaya başlamıştı. Bütün güverteyi bez kaplayıp üstüne ayak kaymaması için tırtıllı boya çektik. Direk ve arma baştan aşağı elden geçip boyandı. Bir arkadaşın atölyesindeki ağır dikiş makinasında yıpranan yelkenleri tamir edip yeni bir flok ve yelken kılıfları diktik. Teknenin içini, elimizden geldiği kadar, ilâve dolap ve gözlerle tanzim etmeye çalıştık. Bizim ufak botun 8 milimetrelik kontrplak kaplaması parmak girecek kadar çürümüştü. Kulübün rıhtımına çekip yeni kontraplakla kaplamasını değiştirdik.

Kısmet'i Panama'dan beri, 11 aydır, karaya çekip altını boyamak fırsatı bulamamıştık. Tahiti'de, üç günlüğüne çekmek için kızak ücreti olarak 2500 lira (250 USD) gibi astronomik bir rakam istemişlerdi. Polenezya Adaları civarında med-cezir farkı en fazla yarım metre olduğu için ondan da istife imkânı olmamıştı. Mecburen buraya kadar teknenin altına el süremedik.

Şubat ayında Kısmet'i bir tekne inşaiye atölyesinin kızağına çektik. Korktuğumuz başımıza gelmiş. Palasında en dar yeri beş santim olan dut ağacından koca dümeni kurt vurmuş... Dışarıdan toplu iğne başı iriliğinde gözüken minnacık deliklerin, kazınca içeriye doğru genişleyerek boydan boya gittiğini dehşetle gördük. Dümenden hayır kalmamış, az kalsın yakında parçalanıp gidecekmiş. Bereket kaplama ve omurga sağlam çıktı. Oralara kurt vurmamış. Devamlı hareketten, ilk boyası giden yer dümen oluyor.

Bu sıcak tropikal sularda, "Toredo" denen deniz kurdu, ahşap teknelerin en büyük düşmanıdır. Su altında biraz sıyrılmış veya zehirli boyası gitmiş bir yer bulunca, başlangıçta pek ufak olan bu kurtlar, hemen burgu gibi bir ince delik açarak içeri girer. Tahtayı için için kemirerek çürütürken kendi de çabucak büyür.

Tersanenin mühendisi, daha birkaç ay evvel Suva Limanında bulunan ağaç bir iskele kütüğü içinden çıkardıkları bir kurdun kabuğunu

gösterdi. Ve o zaman, bu toredonun ne kadar tahripkâr olabileceğini hayretle anladım. Kendi etrafında ördüğü sert kabuğun kalınlığı 5-6 milimetre, iç kutru, yani kurdun kalınlığı tam 45 milimetre!.. İnsan görmeden kat'iyen inanamaz. Buldukları bu kabuğun yarısını Fiji Müzesi'ne vermişler. Bana da, bir parçasını keserek hatıra için verdiler.

Diğer kotralardaki arkadaşların ve tersanenin yardımı ile yeni bir dümen yaptık. Burası da fahiş fiatları ile nam salmış bir tersane olmasına rağmen, aradaki dostlar sayesinde, bizim hesap pusulasını asgariye indirdiler. Ayrıca, teknede bulunan çarmık teli, lombuz gibi yedek malzemeleri yüksek fiatla satın aldılar. Ancak bu şekilde, hesapta olmayan yeni bir dümen masrafından paçamızı sıyırabildik!

Rüzgar Dümeni

Hazır kızağa çıkmışken, açık denizde, biz dümende oturmadan teknenin kendi kendini idare etmesi için bir "Rüzgâr Dümeni" tertibatı yapıp taktık. Ana dümenin peşine takılan ufak bir yöneltici dümen ve onu hareket ettiren geniş bir yelpazeden müteşekkil rüzgâr dümeni, teknenin arzu edilen rotada gitmesini sağlar. Tabii, rüzgârın yön ve kuvveti değiştikçe, onu da yeniden ayarlamak icabeder. Bunun prensibi, uçakların kanat ve kuyruğunda dümen vazifesi gören ufak yelpazelerden alınmıştır. Uçakta, pilotun aşağı veya yukarı hareket ettirdiği yelpazeler, etrafından geçen hava akıntısının tesiriyle kanat veya kuyruğa kumanda edip uçağın yönünü değiştirir. Denizde hava akıntısının yerini, tekne yürürken altında meydana gelen su akıntısı alıyor.

Yelkenler ayarlanıp, tekne arzu edilen rotaya konduktan sonra, rüzgâr istikâmetinde duran yelpaze yöneltici dümen şaftına bağlanır. Tekne rotasından çıktığı zaman, daima rüzgâr yönüne doğru dönmek isteyen yelpaze, yöneltici dümeni çevirir, o da ana dümene tesir edip gene tekneyi eski rotasına sokar. Bilhassa az mürettebatlı teknelerde, birkaç acemi dümenciye bedel paha biçilmez bir yardımcıdır.

Son yıllarda, uzun seyahate çıkanlar tarafından bu rüzgâr dümeni çok tekamül ettirilmiş. Biz en basitini yaptık. Dümenin alt ve üstünden çıkan iki ağaç yatağa 18 milimetrelik bir demir şaft geçiyor. Yöneltici dümeni ince saçtan, yelpazeyi 6 milimetrelik kontraplaktan yapıp bu şafta bağladık. Her teknenin özelliğine göre değişmekle beraber, yöneltici dümensathı, ana dümenin su altındaki sathının altı da biri, yelpaze ise onun altı misli büyüklüğünde olur.

Tekne kızakta kaldığı müddetçe, etraftaki makina gürültüsü ve insanlardan korkan Miço, merdiven olduğu halde, aşağı inmeye hiç teşebbüs etmedi. Son gece, biz uyurken gene şeytanlara uyup etrafı teftişe inmiş. Sabah ara ki bulasın... Bütün işçilerle beraber saatlerce aradıktan sonra, nihayet tersanenin yüz metre kadar yakınındaki bir otomobil tamirhanesinin önünden "Miço, Miço" diye çağırarak geçerken tesadüfen sesini duyduk. Bir eski otobüs motor kapağı içine saklanmış. Korkudan yerinden kıpırdamıyor. Zorla çıkardık. Üstü başı yağ içinde kalmış...

Kısmet iki hafta kızakta kalıp her tarafı iyice elden geçerek boyandıktan sonra, gene eskisinden sağlam ve bir gelin gibi süslü denize indi.

Suva'lı Dostlar

Diğer limanlarda olduğu gibi, bilhassa beş aydan fazla kaldığımız Fiji'de yerli ve her millete mensup birçok yakın dostumuz oldu. Sık sık gelip bizi alırlar, araba ile civar köylerde pikniğe veya motorla Suva yakınlarındaki adalara götürürlerdi. Fiji'deki endüstri, ziraat ve ticaretin büyük bir kısmını elinde tutan dev Carpenters Şirketinin hissedar ve Umum Müdürü Mr. Johnson'un yakın dostluğu, bilhassa teknenin tamirinde bizi birçok maddi külfetten kurtardı. Ayrıca, Suva'da kaldığımız müddetçe, kendi motorlu yatından bir buzluğu bize verdi. Yaşı altmışa yaklaşmış, beyaz etekli, daima güler yüzlü yerli gemicisi, Titoko, gün aşırı koca bir kalıp buzu Kısmet'e kadar getirirdi. Bir gün Mr. Johnson'un motoru ile Suva'nın 10 mil kadar doğusunda denize dökülen Fiji'nin en büyük nehri Rewa'da bir gezintiye çıktık. Koca nehirde sığ tekneler 75 mil kadar içeriye girebiliyor. İki tarafında, suya eğilmiş ağaçlar arasında yerli köyleri sıralanmış. Kıyısında kadınlar yarı bellerine kadar suya girmiş çamaşır yıkarken, yanlarında karamela renkli çıplak çocuklar ördek gibi yüzüyorlar.

Ufak bir tekne ile seyahat etmenin, turistlerin uğrayamayacağı birçok ücra yerleri, tabiat kanunlarından gayrı hiç bir programa uymadan gönlünce gezmekten başka en büyük avantajı, gittiğin yerin cemiyet hayatına derhal nüfuz edebilmektir. Yat kulüpleri olan yerlerde, şehrin en ileri gelen kimseleri ile daha ilk günde tanışıp kaynaşma fırsatını, hiç bir zaman, cebi çek defterleri ile dolu bir milyoner turist dahi o kolaylıkla bulamaz ve aralarına giremez. Ufak ve ücra yerlerde ise yerliler, böyle küçük bir tekne ile gelen yabancıya, para ile ölçülemeyecek bir yakınlık ve alâka gösterir. Bir akşam smokinli garsonunun hizmet ettiği davet masasının baş köşesine kurulup kristal

kadehlerle şampanya, ertesi akşam ise sazdan yapılmış bir kulübenin toprak zemininde bağdaş kurup hindistancevizi kabuğu içinde kava içmek, ancak küçük bir yelkenli ile yapılan bir seyahatin bahşedebileceği bir nimettir...

Teknedeki eksiklerimiz artık yavaş yavaş tamamlanıyor. Geldiğimiz zaman Avrupa'ya ısmarladığımız iyi bir yat pusulası geldi. Pusulanın içine, gece kartın gözükmesi için elektrik yerine "Beta ışığı" denen küçük bir atomik cisim konmuş. Karanlıkta saatlerce dümende oturunca, pusula içindeki elektrik ışığı gözü çok yorar ve uyku verir. Halbuki bu gayet hafifrenkteki yeşil Beta ışığının bilhassa uzun gece vardiyalarında çok faydası olacak.

Sekstant için yeni aynalarımız geldi. Fotoğraf makinasi olarak, yola çıkarken gazete, 6x6 resim çeken eski bir Veltaflex vermişti. Yolda rutubet ve deniz suyundan, artık ne objektifinde, ne de kendisinde hayır kaldı. O yüzden buraya kadar doğru dürüst resim çekemedik. Ayrıca tek makina ile hem renkli, hem siyah-beyaz çalışmak çok zor. Hem makina, hem de renkli film alacak paramız olmayışı sebebiyle, maateesüf geçtiğimiz en güzel yerlerde renkli resim çekmek imkânımız olamadı. Burada, yemeğimizden keserek biriktirdiğimiz son paramızla, 35 milimetrelik iyi bir fotoğraf makinasi tedarik ettik.

Yakın dost olduğumuz Hintli Sink ailesinin tanıdıkları vasıtasıyla, motorun ufak tefek ayarını yaptırdık. Kendisi elektrik teknisyeni idi. Son zamanlarda piyasaya çıkan alternatif şarj dinamolarından elden düşme bir tane bulup eskisinin yerine taktı. Bu tip dinamolar, makina en ağır devirde dahi çalışırken, 60 Ampere kadar şarj yapabilir. Onun sayesinde, teknede bundan sonra daha bol elektrik kullanma imkânımız olacak.

Bu kadar uzun tamir ve hazırlıktan sonra Fiji, bizim için İstanbul gibi ikinci bir hareket limanı oldu. Oda Singapur'a kadar asgari altı ay yetecek konserve ve dayanacak nevaleyi aldı. Ecza stokumuzu yeniledi. Tifo, tetanoz, B.C.G. gibi türlü türlü aşılar olduk.

Miço Harem Ağası Oldu

Bizim tayfa Miço'nun da Suva'dan pek acı bir hatırası vardır. Kara ile irtibatı olmayışı, daha doğrusu aşıklarına kavuşamaması, bizim efendinin artık fena halde asabını bozmaya başladı.. Hayvanın teknede rahat etmesi ve dışarıyı istememesi için hadım ettirmekten başka çare bulamadık.

Bir gün, kafes gibi bir kutunun içine koyup veterinerin yolunu tuttuk.

O sabah, komşu kotra Princess'in yanından botla geçerken, iki metre boyundaki sahibi Bili başüstünde durmuş, geniş hasır şapkasını çıkartıp, Miço'ya son tazim merasimini ifa ediyordu. Zavallı garibi morfinli bir iğne ile bayıltarak ceplerini boşalttılar. O geceyi ayılana kadar veterinerde geçirdi. Sabah gidip aldık. Kulakları düşmüş... Yarası iyileşene kadar birkaç gün kendine gelemedi...

İkinci Tayfun ve Hareket

Güney Pasifik'in bu batı sularında, umumiyetle mart sonunda tayfun mevsimi nihayet bulur, ticaret rüzgârları gene keşişlemeden devamlı esmeye başlar. Ama bu yıl, nisan başı olmasına rağmen hava bir türlü oturmadı. Hattâ nisanın ilk haftasında, rüzgâr kıbleden gayet kuvvetli esmeye başladı. Büyük Suva Koyu'nu koruyan mercan kayaları su ile aynı seviyede olduğu için üstlerinden dalgalar içeri atlamaya başladı. Yat Kulübü önünden gene "Sivrisinek Koyu"na geçtik.

9 nisan Pazar sabahı, dört gündür esen fırtına, yağmurla beraber daha kuvvetlendi ve öğleye doğru Suva Radyosu tayfun ihtarı vermeye başladı. Bu sefer erken haber alamamışlar, tayfun adaya bir hayli yaklaşmış. Ufak koy gene balıkçı tekneleri, guletlerle doldu.

Öğleden sonra saat 4'e doğru başlayan tayfun, kıbleden bindirerek saatte 200 kilometre hızla esti. Ve bütün gece devam etti. Tayfunun merkezi Suva'nın üzerinden geçmemekle beraber daha uzun süreli ve kuvvetli oldu. İlk tayfundaki hayatı, bu sefer daha uzun, sabahın erken saatlerine kadar yaşadık. Bir tekne üstümüze düştü. Bereket demiri bizimkilere takılmadı. Tarayarak arkamızdaki kayalara sürüklenip parçalandı. Gece karanlıkta, tayfun daha da korkunç oluyor. Kayalara düşen teknelerden gelen çığlıklar, bağrışmalar, gergin asapları daha beter bozuyor.

Hava aydınlanırken, adanın doğusundan geçip uzaklaşan tayfundan sonra, rüzgâr kırılmaya başladı. Tayfunun merkezi, biz Suva'ya gelirken yanından geçtiğimiz Matuku Adası'nın üstünden geçmiş. Sür'ati 220 kilometreye çıkan rüzgâr, bu adada dikili tek ağaç, sağlam tek ev bırakmadığı gibi çok can kaybına da sebep olmuş...

Hareketimizi nisan sonuna kadar tehir edip bu anormal havaların düzelmesini bekledik. Zaten son haftalar, hemen her gece bir arkadaşın çağırdığı veda partileriyle geçti. Limanda kalış uzadıkça, dostlardan ayrılış dao nispette zor olur.

YAMYAMLAR ARASINDA

1 Mayıs 1967 Pazartesi sabahı. Etraf daha yeni ağarıyor... Beş buçuk aylık liman hayatından sonra, içimizde açık denizlerin özlemi, Yat Kulübün önünden Bismillah Vira ettik...

Komşu yatlardan kimi düdük, kimi kampana ile uğurlarken biz de geçide doğru yol veriyoruz. Dört gündür aralıksız devam eden kuvvetli keşişleme Kısmet'in yelkenlerine yeniden ruh verip, canlandırırken tatlı ve heyecanlı günlerimiz geçen Suva şehri arkamızda siliniyor artık.

Birçok akşamlar üzerinden batan gurubu zevkle seyrettiğimiz Kandavu ve Mbenga Adaları arasından geçip 600 mil batıdaki Yeni Hebrid Takımadalarına doğru yol verdik. Yeni yaptığımız rüzgâr dümeni ile huyunu öğreninceye kadar bir müddet oynamak icabetti. Şimdi o da tamam. Sanki bir hayalet dümencinin görünmez elleri yekeyi idare ediyormuş gibi, dümen kendikendine, kâh sancağa, kâh iskeleye doğru gidip geliyor.

Açık ve yıldızlı bir gece. Birçok âşinâ yıldız aramıza hoş geldin der gibi uzaktan uzağa göz kırpıyor.. Saatlerce güvertede oturup tabiatın doyulmaz güzelliğini seyrettik. Siyah sular üstünde kırılan dalga uçları yuvarlana yuvarlana ilerleyip yok olurken, bir yenisi peyda oluyor yanı başımızda.. Gittikçe bindiren rüzgâr, armada, uzun zamandır dinlemediğimiz bir hava çalmakta. Kısmet, limanda geçirdiği günlerin acısını çıkartacakmış gibi, soluk almadan batıya, yeni ufuklara doğru koşuyor. Çok şükür, aylardır hasret kaldığımız açık denizlere ve onun kendine has heyecanlı hayatına kavuştuk gene.

Müteakip günler hava umumiyetle açık ve güneşli olmasına rağmen rüzgâr kuvvetini gittikçe arttırıp ikinci günden itibaren fırtına şeklini aldı. Biz de ona ayak uydurarak devamlı yelken ufaltıyoruz. Bocrumu zaten ilk gece indirmiştik. Ana yelken yarıya kadar camadanda, karşısına bir flok veya ikiz yelkenlerden biri basılı. Çoğu zaman bu kadarcık yelken dahi fazla geliyor. Bilhassa geceleri veya rüzgâr gündoğusuna dönüp tam pupadan geldiği zamanlarda, bütün yelkenleri indirip, yalnız bir tek flok bırakıyoruz. Öyle olduğu halde günlük seyir 110-120 milin altına düşmüyor...

Tek flok veya ikiz yelkenlerle giderken, kuvvetli deniz önünde, tekne rüzgâr dümeniyle rotasının her iki tarafına 20-25 derece kadar aykırılayıp çok sert yalpaya düşüyor. Güvertede çatlayıp kamara

üstünden geçen çapraz dalgalarla yandaki branda parampetler daha üçüncü günü parçalandı.

Yolumuz üzerinde birkaç yüz kulaçlık sığlıklar var. Bilhassa onların üstünde fırtına çok kaba, sık aralıklı, peş peşe bindiren dik deniz kaldırıyor. İnsan arkaya bakınca, uçları bir köpük yığını içinde kıvrıla kıvrıla gelen dev dalgaların her an bu yüzen dünyamız üzerine çullanıp onu kapatacak, içine gömecekmiş gibi irkiliyor. Ama Kısmet, son anda, ağzından beyaz köpükler saçan bu ejderin elinden kurtulup bir öndeki dalganın sırtında gene kaçıp gidiyor...

Etrafımızda her gün balık ve kuşlar arasında bir ölüm-kalım dramının bitmeyen perdesi oynanıyor. Büyük balığın ağzından kurtulmak için havalanan uçanbalıkları, daha havaya çıkar çıkmaz bir deniz kuşu kapar. Her gece güverteye bir miktar balık düşüyor. Miço'dan artan irilerini, üstüne limon sıkarak çiğ yiyoruz.

Bir akşam hava kararırken, ördek iriliğinde, kül rengi iki tane deniz kuşu, tepemizde bir müddet döndükten sonra, biri bocrum bumbasına diğeri de gurcataya kondu. Kafalarını kanat altına sokup uyumaya çalışıyorlar. Yakındakini okşadık, hiç aldırmadı bile. Miço bunları görünce, başladı alt çenesi sıtmaya tutulmuş gibi titremeye. Peşlerinden gidip yakalamaya çalışıyor. Atlayıp da denize düşmemesi için sonunda kuşları uçurmak zorunda kaldık.

Dördüncü gece yerleri haritada takribi olarak gösterilen sığlıklar arasından geçtik.

6 Mayıs Cumartesi, sabah kahvaltı ederken, güney ucuna rota tuttuğumuz Efate Adası önümüzde şekillenmeye başladı. Geceki kuvvetli boradan sonra rüzgâr biraz kırılmıştı. Ana yelken ve bocrumu basınca, Kısmet, menziline doğru 6 mil sür'atle koşmaya başladı.

Yeni Hebrid Adaları

Kuzey-güney yönünde, 13 ilâ 20 derece enlemler arasında uzanan Yeni Hebrid Arşipel'i, 40 küsur ada ve sayısı belirsiz adacıklârdan müteşekkildir. Bunların en büyüklerinden olan Espiritu Santo Adası'nı, İspanyol kâşif Quiros ilk defa gördüğü zaman, Avustralya Kıt'asının devam eden bir parçası zannetmiş. Ayrı bir ada grubu olduğu ancak 1768'de Fransız kâşif Bougainville tarafından keşfedilir. Ondan birkaç sene sonra gelen kaptan Cook, adaları dolaşıp bugünkü haritasını çıkartmış. Çoğu volkanik olan adalarda halâ tepesinden kızgın buhar püskürten faal yanardağlar vardır.

Efate'nin kuzey tarafı dağlık olup güneye doğru yeşil ormanlarla alçalır. Öğleye doğru alt ucuna vardık. Oya gibi işlenmiş, girintili çıkıntılı ufak koylar önünden geçiyoruz. Ağaçlar arasına serpilmiş birkaç yerli köyü...

Hebrid Takımadalarının merkezi olan Vila şehri, Efate'nin batısında, 8 mil kadar genişliğindeki büyük Meli koyunun güney yakasındadır. Şehrin önündeki iki ufak ada ve mercan döküntüleri, içeride tabii bir liman meydana getiriyor. Döküntülerin iki tarafı şamandıralanmış. 600 mili beş günde kat ederken beşik gibi durmadan sallanan Kısmet, koyun sakin suyuna erişince birden düzeldi. Daha açık deniz hayatınayeni yeni intibak etmiştik ki, gene demirimiz 3 kulaç suda, yeşil kumların üzerine yan geldi yattı...

Pandominyum İdaresi!

Sahildeki gümrük binasının önünde, aynı boy iki bayrak direğine basılmış, aynı eb'attaki Fransız ve İngiliz bayraklarının yanyana dalgalanışı, Vilâ'da insanın gözüne çarpan ilk tuhaf olaydır. 60.000 insanın yaşadığı Hebrid Adaları, dünyanın başka hiçbir yerinde olmayan en acayip bir idare şekline sahiptir. Fransa ve İngiltere, 1906'da kendi aralarında yaptıkları bir anlaşma ile bu adaları aynı haklarla müştereken idare ederler.

Burada üç tane idare vardır. Ingiliz tabiyetinde olanların bağlı olduğu Ingiliz idaresi, Fransız tabiyetindekilere karışan Fransız idaresi ve yerli halkı idare eden her ikisinden müteşekkil "Kondominyum" idaresi... Her üçünün de ayrı mahkemesi, ayrı polis kuvveti, ayrı bütçesi, ayrı hastanesi vardır... Birbirlerine karışamazlar. Meselâ, bir Fransız suç işlediği zaman, Ingiliz polisi onu tevkif edemez. Kondominyum mahkemesinde ise iki taraftan da birer hakim vardır. Hattâ yakın zamana kadar mahkeme reisi ayrı bir milletten olurmuş...

Adalarda kullanılan para da idaresi gibi karma karışık: Fransız Polenezya frangı, Avustralya dolar ve şilingi, ayrıca bir de Hebrid frangı...

Her iki devlet de yerli halka daha şirin görünmek için taviz vermekte birbirleriyle yarışa çıkınca, bütün işler Arap saçına dönmüş... Meselâ, bu yüzden kazanç vergisini ihdas edemiyorlar. Yerlilerin bunlar için güzel bir esprisi var: "Kondominyum" yerine, "Pandaminyum" idaresi derler!...

Biz demirledikten bir müddet sonra gelen Fransız polis ve gümrük memurları lüzumlu formaliteyi tamamlayıp giderken Ingiliz

meslektaşlarına da derhal telefonla gelişimizi bildireceklerini söyledi... Hebrid'lerde uzun müddet kalırsak, iki taraftan birini seçmemiz icap edermiş. Yabancı tekneler, aynı ebatta Ingiliz ve Fransız bayrağını gurcataya asmaları lâzım. Tesadüfen bizdeki Fransız ve Ingiliz bayrakları aynı büyüklükte değil. Bir tanesini gücendireceğimize, hiç birini basmamayı daha münasip bulduk.

Vila

Hava kararmadan botla sahile çıktık. 1961 yılında Vila'nın üzerinden geçen kuvvetli bir tayfun şehirde bir tek eski ev bırakmamış. Şimdi bütün binalar yeni. Sahili takip eden ana caddenin iki tarafında temiz ve muntazam dükkânlar sıralanmış. Şehir hemen caddenin arkasından başlayıp, tepeye doğru yükselen yamaçta kurulu. Çiçekli bahçeler arasında güzel villalar büyük Meli koyuna bakıyor.

Vila her üç idarenin de merkezi olduğu için burada birçok Fransız, Ingiliz ve AvustralyalI yaşıyor. Her ne kadar iki taraf da aynı haklara sahip ise de, küçük şehirde kuvvetli Fransız etkisi hemen göze çarpar.

Fiji'den ayrılırken Hebrid'lerde bulunmuş arkadaşlarımız Vila'daki tanıdıklarının koca bir listesini vermişlerdi. Onlardan biri olan Yeni Zelândalı Discombe ailesinin evi, koyun sakin ve güzel bir yerinde, deniz kenarında. Ertesi günü, Kısmet'i önlerindeki rıhtıma bağladık. Hemen iskelesinin yanındaki bir kulübede bulunan duş ve çamaşır makinesi çok işimize yaradı. Kendisinin otomobil tamirhanesinde, bizim rüzgâr dümeninin yelpazesinin şafta bağlama tertibatını değiştirip, daha sağlam ve hassas ayar yapılabilecek duruma soktuk.

Vila'nın etrafındaki yerli köylerini arabayla gezdik. Çoğu bambudan yapılmış küçük küçük evler. Melanezya ırkından gelen yerliler daha siyah ve çalı gibi saçlı. Hemen bütün yerlilerin sıtmadan dalakları şişmiş. Bütün Pasifik Adaları'mn en büyük dertlerinden biri sivrisinektir. Polenezya, Tonga ve Fiji'deki sivrisinekler sıtma mikrobu taşımaz. Fakat Fiji'yi geçtikten sonra batıda uzanan bütün adalarda, kuvvetli sıtma yaygındır. Biz de, Suva'dan itibaren Kızıldeniz'in nihayetine varana kadar, bir yıl, muntazaman her hafta sıtmadan koruyan bir hap aldık.

Yerlilerin Komik Lisanı

Hebrid'lerde, hemen her adanın ayrı bir yerli lisanı vardır. Hattâ birçok köylerin dahi kendilerine göre başka başka şiveleri olur. Vila ve büyük köylerde müşterek lisan olarak "Pigeon English" denen ayrı bir

dil kullanılır. Kullanılan kelimelerin ekserisi İngilizce, mütebakisi de Fransızca ve yerli kelimelerden müteşekkil ise de, bu apayrı, kendi başına bir lisandır. İlk defa duyan insanın çok tuhafına gider. Yeni konuşma öğrenen çocukların konuşması gibi komik bir lisandır. Eşya ve cisimlerin kendi özel isimleri olmayıp her şey tarif ile anlatılır. Meselâ "Gitar" demek isterse, şöyle söyler: "Bir şey ki karnını gıdıklarsın, bebek gibi bağırır. "

Hebrid'lerde, eğer şehir demek câiz ise, Vila'dan başka, bir de kuzeydeki Espiritu Santo Adası'nda Santo şehri vardır. Diğer bütün adalarda, tamamen yerlilerin yaşadığı küçük köyler kıyılara dağılmıştır. Çok daha ilginç olan bu yerleri ve orada yaşayan insanları görebilmek için 16 Mayıs Salı günü Vila'dan ayrıldık.

Kuvvetli ve karışık akıntıları yüzünden "Şeytan Burnu" diye ismi çıkmış Meli koyunun kuzey ucundaki burnu dönüyoruz. Sancak tarafımızda, İkinci Dünya Harbinde koca Amerikan donanmasını barındıran büyük Habannah koyu, iskele tarafımızda ise "Şapka Adası" uzanıyor. Hakikaten de ismi gibi, denize atılmış geniş kenarlı bir hasır şapkayı andırıyor uzaktan.

Nguna Adası

Akşamüstü, Nguna Adası'nın kuzey ucundaki Naora Matua koyunda, daha demirimiz dibi bulmadan, yerli çocukları içi oyma sandallarıyla etrafımızı sardı. Merakla Kısmet'in içini gezdiler. İçlerinde lisan bilen yok. Ne sorsan veya söylesen, hepsi birden "Yes"i bastırıyor. Onların peşine takılıp, botla sahili çeviren mercan döküntüleri arasındaki sığ geçitten kıyıya çıktık. Köyün yaşlı, ufak tefek reisi bizi sahilde karşıladı. Üç-beş kelime İngilizce biliyor. 80-90 kişinin yaşadığı köyde, bambudan yapılmış minyatür gibi kulübeler koca ağaçlar altında kurulmuş. Daha büyükçe bir tanesi hem köyün toplanma yeri, hem de okul vazifesi görüyor. Etrafımızda sıtmadan karnı sarkmış çıplak çocuklardan bir çember köyü gezerken, bir ara yaşlı reis bir maymun çevikliğiyle upuzun bir hindistancevizi ağacına tırmanıp, bize ikram için kendi elinle ceviz topladı...

Kuzeye açık koy rahatsız bir demir yeri. Bütün gece soluğan indirdi. Dipteki mercan kayalarına sürtünen zincirin diş gıcırtısı gibi gelen sesi ile sabahı zor ettik.

Şafaktan evvel 50 mil kuzeydeki Epi Adası'na yol verdik. Haritada gösterilmeyen birçok sığlık ve kuvvetli akıntılar oluşundan, adalar arasında gece seyri tehlikelidir. Zaten buna lüzum da yok, birçok

demir yeri mevcut. Güneş yükselirken kuvvetli keşişleme dik deniz kaldırdı.

Öğleüstü Epi Adası'nın kuytusuna girdik. Önümüzde dik Foreland Burnu yükseliyor. Dibinden dönüp üstündeki ıssız koyda demirledik.

Sahil siyah kum. Arkada, hindistancevizi ve tropikal ağaçlarla kaplı iki tepe, dik yamaçlarla kuru bir dere yatağına iniyor. Bu civarda Yeni Zelandalı bir ailenin yaşadığını Vila'da iken duymuştuk. Koya girerken yeşil yapraklar arasından kırmızı bir dam gözüküyordu. Botu kara kumların üzerine bastırıp ona doğru, ağaçlar arasında kıvrılan bir patikadan yürüyoruz. Peşimizde uğultu ile uçan bir sinek bulutu...

Patika, etrafında kopra deposuna benzer üç dört evin bulunduğu bir meydanlığa çıktı. Evler boş, kimse yaşamıyor. Daha ileride, üç dört tane yerli yeni bir kulübe yapmakla meşgul. Onlara bu aileyi sorduk. Evleri çok daha ilerideymiş. Gençten bir yerli yol göstermek üzere önümüze düştü.

Yüzlerce ince gövdenin birleşmesinden meydana gelmiş asırlık banyan ağaçları arasında kıvrılan patika sahili takip ediyor Bu dev ağaçların gövde çevresi bazen 30 metreyi bulur. Uzaktan dahi sık yapraklı tepesi diğer ağaçlar arasında hemen fark edilir. Zaten kılavuz kitaplarında, Yeni Hebrid'lerdeki koy ve yerler anlatılırken, Kaptan Cook zamanından kalma bu banyan ağaçları ile tarif edilir. Daha doğrusu kendi kendilerini aldatırlar. İki asır evvel falanca tepede olan banyan ağacı, çoktan bir tayfunda parçalanmış veya yok olmuş, başka yerde bir yenisi büyümüştür bile...

Bir saatlik yürüyüşten sonra patika etrafı çitle çevrili bir çimenlikte son buldu. İçeride sığır sürüleri otluyor. Sahile yakın, güzel bir ev gözüküyor. Orta yaşlardaki Best ailesi bizi karşılarında görünce bir hayli şaşırdılar.. On yıldır burada yerleşmişler. Ormanı açıp besledikleri sığır sürüleri için mer'a yapmış, hindistancevizi ağacı yetiştirmişler. Ayda bir uğrayan guletten mübrem ihtiyaçlarını temin edip onunla Vila'ya koprasım, sığırını yolluyor. Uzun zamandır etraflarındaki yerlilerden başka kimse ile karşılaşmadıklarından, bizi nasıl ağırlayacaklarını bilemediler. Gece kalmamız için ısrar ettilerse de, Kısmet'i açık ve hâli koyda daha fazla yalnız bırakmaya cesaret edemedik. Hava kararmadan bizi geri getirdiler.

Karanlık bir gece, önümüzde yükselen kapkara tepeler vahşi bir sessizliğe bürünmüş. Arada bir acı acı öten yabani bir kuşun haykırışı tepeden tepeye yankılar yapıyor.

Malekula Adası

Sabah Malekula Adası'na yol verdik. Hava kapalı, arada yağmur sağanak halinde gelip geçiyor. Gideceğimiz Port Sandwich koyu, adanın doğu yakasında. Onun 6 mil kadar altında, gayet alçak ve etrafı geniş mercan kayalarıyla çevrili Maskelyne Takımadaları denize yayılmıştır. Civardaki kuvvetli akıntılar bu tehlikeli sahaya doğru aktığından, nice yelkenli teknelerin omurgası, kurt dişi gibi keskin bu kayaların üzerinde son bulmuş. Üstlerine düşmemek için Maskelyne'lerin 3-4 mil açığından geçip, hava kararırken Port Sandwich'in ağzındaki Lamap Burnu önüne vardık. Esas demir yeri 4 mil içeriye doğru kıvrılarak giren büyük koyun içinde. Fakat koyun ortasında mercan sığlıkları bulunduğu için gece girmek imkânsız.

Lamap Burnu'nu çeviren döküntüleri geçip, koyun alt yakasında geceyi geçirmek üzere, karanlıkta devamlı iskandil yaparak ağır ağır sahile yaklaşıyoruz. 12 kulaç derinlik yavaş yavaş sığlaşıyor. 9, 8, 7 kulaç ve funda demir. 6 kulaçta birden su seviyesine çıkan kayalar bütün bu sahil boyunca şerit gibi uzanır.

20. asrın bu feza devrinde, yüksek dağlarında, hâlâ insan eti yiyen yamyamların yaşadığı Malekula Adası'na nihayet gelmiş bulunuyoruz. Dünya seyahatimizde tâkip edeceğimiz yolu daha bidayette plânlarken, büyük şehir ve limanlar yerine, medeniyetin daha bozamadığı küçük ve ücra yerleri, orada yaşayan yerlileri, hayatlarını ve adetlerini yakından görüp öğrenmeyi tercih etmiştik. Bunlar içinde, Yeni Hebrid Adaları ve hâlâ asırlar önceki örf ve âdetlerini idame ettiren yamyamlar, gayettabii en fazla görmek istediğimiz yerlerin başında geliyordu. İşte bu akşam, onların adasındayız artık...

Sabah botla sahile çıkarken, kıyıda oynayan yerli çocukları bizi görünce ağaçların arkasına kaçıp saklandı. Koca ağaçların gölgesine sığınmış bir toprak yol, Lamap Burnu'ndaki köye doğru gidiyor. Jiple geçmekte olan keçi sakallı gençten bir papaz bizi de arabasına aldı. Yolun iki tarafında kurulmuş üç-beş hanelik köyleri geçiyoruz. Lamap Burnu'nda, Fransız Vali ve Jandarma Kumandanının daire ve lojmanları, büyük bir köy ve geniş bir bahçe içinde Katolik misyonerliği bulunuyor. Bir okul ve küçük bir dispanser inşa halinde. Adaların kalkınması ve yerlilerin ihtiyaçlarıyla Fransızlar daha fazla meşgul oluyor. Ayrıca, yerlilerden olan melez çocukları için Fransız tabiyetine geçme hakkını da tanımışlar.

Dik bir yarla nihayet bulan Lamap Burnu'na çıkınca, günlerdir canlı esen ticaret rüzgârının önüne kattığı beyaz köpüklü lâcivert deniz

önümüze halı gibi serildi. Valiyi makâmında ziyaret ettik. Bize, "Nambas" ismi verilen yamyam kabileleri hakkında çok faydalı malûmat verdi.

Bugün sayıları pek azalan Nambas'lar, 90 kilometre boyundaki Malekula Adası'nın yüksek dağlarında yaşar ve Hıristiyan olup yamyamlığı bırakmış sahil köyleriyle hiç temas etmezler. Adada biri güneyde, diğeri kuzeyde yerleşmiş iki büyük kabile yaşıyor. Güneydeki Küçük Nambas kabilesinin yaşadığı mıntıkaya gidebilmek için bir gün ormanda yürümek lâzım. Kuzeydeki dağlarda yaşayan Büyük Nambas Kabilesine varabilmek için ise adanın o tarafındaki ıssız bir koyda demirlemek ve sonra gene en aşağı altı saatlik bir yol kat etmek gerekiyor, iki şık da bizim için müşkül. Önce, Kısmet'i yalnız başına birkaç gün bırakmak doğru olmaz. Sonra, o kadar uzun yürümeyi göze alamadık. İki yıldır, ufacık tekne içinde, bacaklarımız çok hamlaştı, artık uzun yürüme itiyadını kaybettik. Bahusus asfalt yolda yürünecek değil, dağ, bayır, sık sarmaşıklı koca ormanlar geçilecek...

Vali bizim için çok daha kolay olacak ve aynı zamanda pek az yabancının uğradığı Ambrim Adası'na gitmemizi tavsiye etti. O adanın kuzey ucundaki Fore koyundan kısa mesafede bir Nambas kabilesi yaşıyormuş. Bu kabileyi hiç duymamıştık. Sahilin bir de basit krokisini verdi.Gayet dikkatli olmamızı sıkı sıkı tembih etti.

Öğleden sonra demir alıp, Kısmet'i büyük Sandwich koyunun içinde, Hebrid'lerin her havaya kapalı en mahfuz yerinde demirledik. Koyu çeviren kar gibi beyaz kumsalın hemen ardından koca ağaçlar tepelere kadar yükseliyor. Sahilde yalnız bir kopra deposu ve birkaç balıkçı kulübesinden başka, Lamap Burnu'nda bakkal dükkânı işleten bir Tahitili ailenin evi var. Birkaç çocuk küçük taş iskelenin ucunda balık avlıyordu. Tuttukları balıkların sırtında çok zehirli dikenler varmış. Yem olarak da oltaya taktıkları, kurumuş bir muz parçası!

Eski yelken devrinde, yakın sularda seyreden tekneler gelip tayfun mevsiminin geçmesini bu koyda beklerlermiş. Hatta o zamanlar sahilde birkaç tane gemici oteli bile varmış. İki gün kaldık bu sessiz ve rahat koyda.

Duvara Asılan Kafatasları!

Vali ve okulun hocası bir gün Kısmet'i ziyarete geldiler. Dönüşte bizi de alıp evlerine yemeğe çıktık. Buralara ait enteresan hikâyelerini dinledik. Bir gün Vali, Malekula'nın güneybatı sahilindeki bir köyü

gezerken yamyamlığı yeni bırakmış olan Reisin evini ziyaret etmiş. Duvarda asılı bir sürü kurutulmuş insan kafalarını görünce bunların kime ait olduğunu merakla sormuş. Reis, gayet sakin şu cevabı verir: "Siz ailenizin, sevdiklerinizin resmini çektirip evinize asıyorsunuz. Bizde o imkân yok. Ben de hatıra olarak, bütün ailemin kafasını kurutup, duvara astım."

Malekule Adası'na verilen ismin de hoş bir menşei varmış: Bu adalarda yetişen geniş yapraklı bir nebat vardır. Bunun ince ince tüy gibi dikenli yaprağı insan cildine sürtülünce fena halde yakar. Kâşif Quiros ilk defa gelip burada demirlediği zaman, adayı keşfe çıkan ikinci kumandanı çok sıkışıp def'i hacet eder. Sonra da bu yaprakla altını silince can acısından gözleri dışarı fırlamış, "Maili Colo", (İspanyolca: "Yandı arkam) diye başlamış feryada. Bunu duyan Quiros adaya bu ismi verir!

Son günü, Tahiti'li ailenin genç ve güzel kızı, kendi topladığı deniz böceklerinin kabuklarından getirdi. Sonra Oda ile beraber tepedeki bahçelerine çıkıp taze sebze ve meyva topladılar. Bir sepet mandalina, portakal ve koca bir hevenk muz. Şu Tahiti'liler, nerede olursa olsunlar, elleri daima açıktır...

Ambrim Adasında

21 Mayıs Pazar sabahı, doğan güneşin ışıkları daha koya inmeden Ambrim Adası'na doğru demir aldık. Büyük koydan çıkar çıkmaz kuvvetli keşişleme yelkenlerimizi doldurdu. Üçgen şeklindeki Ambrim Adası'nın batı ucu, 13 mil mesafede. Yalnız ana yelken ve floklarla iki saatte vardık önüne. 25 kilometre kadar uzunluğundaki adanın ortalarından 1500 metreye yükselen iki faal yanardağın zirvesi beyaz bulutlarla kaplı. 1913 yılındaki indifada aşağıya akan kaynar lavlar, batı sahillerinin tabii şeklini tamamen değiştirmiş.

Sahili takiben ters rüzgârlarla volta volta yükseliyoruz. Her taraf tepelere kadar yemyeşil. Bazı yerlerde, beyaz misyon evleri ve etrafında Muhterem (!) Peder'in hindistancevizi bahçeleri göz alabildiğine gidiyor.

Vali'nin tarif ettiği koy, beyaz kumsal ve ağaçlar arasındaki yerli köyü, adanın kuzey ucuna yaklaşırken seçilmeye başladı. Doğu ve güneye kapalı, sahilini mercan sığlıklarının çevrelediği koyda demirledik.

Beni İsa'ya Benzettiler

Vaziyeti bir kolaçan etmek için, Oda'yı teknede bırakıp botla sahile çıktım. Bir sürü çocuk etrafımı sardı. Hepsine yanımda getirdiğim şekerden dağıttım, memnunlar. Çat pat İngilizce bilen bir yerli ile biraz ilerideki Fona köyünün yolunu tuttuk. Yolda rastladığımız bir yerli, bütün köy halkının toplanıp, bu gelen yabancıyı beklemekte olduklarını söyledi...

Denize nazır yamaçta kurulmuş 30-40 hanelik köyün meydanına vardığım zaman, bütün erkek ve kadınları beni bekliyor buldum. Yaklaşınca hepsi birden ayağa kalkıp etrafımı sardı. Önce erkek, sonra da kadınların teker teker ellerini sıktım. Bu yerliler tokalaşmaya pek meraklıdır.

Köyün reisi Willy Taso orta yaşlı, zayıf bir yerli. Oldukça iyi İngilizce biliyor. Onun tercümanlığı ile başladı soru yağmuru. Kimiz, nereden ve niçin geliyoruz? İlk defa duydukları Türkiye'nin Akdeniz'de bir memleket olduğunu uzun uzun tarife çalıştımsa da bir şey anlamadılar. Reis gitti, bir İncil getirdi. Arkasındaki haritada onlara Türkiye'yi gösterince, hepsi birden hayretler içinde, "Çok uzak... çok uzak.." demeye başladılar...

Hıristiyan dinine geçmiş olan yerliler, Papadan daha koyu Hıristiyandır. Türkiye, İsa'nın memleketine yakın diye pek memnun oldular. Hele kendilerine, Meryem Ana'nın mezarı da Türkiye'de bulunuyor deyince, beni nasıl ağırlayacaklarını bilemediler... Sonra, aralarında hararetli bir münakaşa oldu. Willy anlattı konuştuklarını: Benim rengim de beyaz değilmiş. Isa'nınkine benziyormuş!. Bu kadar uzak yerden köylerini ziyarete geldiğimiz için pek sevinmişler...

Kendilerine Fanla'da yaşayan Nambas kabilesini de görmek istediğimizi söyleyince, Reis Willy, bizzat kendisinin bize rehberlik etmek istediğini söyledi. Sabah altıda buluşmak üzere ayrılıp botu bıraktığım yere döndüm.

Bizim koy bayram yerine dönmüş. Civar köylerden gelen kadın ve çocuklar, ille Oda'yı da getirmemi istiyorlar. İsteklerine uyup, onu da gidip aldım. Bir alkış, ıslık, bağırmadır etrafı sardı...

Kendi köylerini de ziyaret etmemiz için çok ısrar ettiler. Denizden belli olmuyordu, meğer koyun diğer tarafında ağaçlar arasına serpilmiş, beşer onar hanelik daha bir sürü köy varmış. Sazdan yapılmış, tertemiz, küçük küçük kulübeler. Bu kulübelerin bazısı mutfak olarak kullanılıyor, içinde ateş yakılmış. Pencere veya bacası olmadığı için saz duvarların her tarafından dumanlar çıkıyor. Her evin etrafı çiçeklerle süslü.

Her köycüğün bir ihtiyar reisi kendi hududunda karşıladı bizleri. Kimi mandalina, kimi hindistancevizi suyu ikram eder. Hava kararana kadar, bu güler yüzlü insanlar arasında, bir köyden bir köye geçtik. Sonra gene hep beraber bizi botu bıraktığımız koya getirdiler.

Yamyamlara Gidiyoruz

Vahşilerin durmadan çaldığı tam-tam davullarının asap bozan sesi, bütün gece tepeden tepeye yankılar yaparak kulaklarımızda uğuldadı. Yatalı birkaç saat geçmişolmasına rağmen gözümüze bir türlü uyku girmiyor.

Aralarında hiç bir yabancıyı yaşatmadıkları için Nambas kabilelerinin bugünkü yamyamlık dereceleri tam olarak bilinmiyor. Onun için Vali, kat'iyyen yalnız gitmememizi, sahil köylerinden onları iyi bilen bir yerliyi muhakkak yanımıza almayı kaç kere tembih etmişti. Davula vurulan her tokmak, sanki kulak zarımıza vuruluyormuş gibi kafamızı karıştırıyor: Ya vahşilerin aklına bizim tadımıza bakmak gelir de soluğu karavananın içinde alırsak...

Panama'da bir dostumuz, sert eti yumuşatmak için kullanılan bir tozdan vermişti. Oda bana takılıyor: "Seni pişirmek için iki kamyon odun lâzım. Şu tozdan bir paket götürelim de adamları uğraştırma..."

Hava değişirse teknenin sahildeki mercan döküntülerine düşmemesi için sabah erkenden bir demir daha atıp, Fona köyünün yolunu tuttuk. Reis Taso'da, belinde baltası bizi bekliyordu.

Hep beraber, incecik patikadan vurduk ormana. Arada bir yağmur çiseliyor. Kâh balta girmemiş ormanlardan, kâh kurumuş dere yataklarından geçerek dağa tırmanıyoruz. Yolda, sırtlarında 3-4 metre uzunluğunda, kol kalınlığında bambu kamışları taşıyan kadınlara rastladık. İki ucunu tıkadıkları bu kamışların içinde, aşağıdan, yemek pişirmek için deniz suyu taşıyorlar. Kurak mevsimde dağ köylerinin en büyük derdi susuzlukmuş...

İki saatlik bir yürüyüşten sonra yamyamların koca ağaçlar arasında kurulu Fanla köyüne vasıl olduk. Köyün çoğu sakinleri ormanda yiyecek aramaya gitmiş. Çıplakçocuklar etrafta koşuşuyor. Yalnız bir saz etek giyen kadınlar bizi görünce kulübelere saklanıp merakla gözetliyorlar...

Orta yaşlarda, çıplak bir yerli karşıladı bizi. Yaz, kış daima sıcak bir iklimde yaşayan Nambas'lar, bellerine hasırdan yapılmış bir kemer takar. Göbek hizasında bu kemere bağlı ve sazdan örülmüş ufak bir

kesenin içine yalnız tenasül uzvunu koyup hayalarını dışarıda bırakır. Esasen “Nambas” kelimesi de bu kemere verilen isimden gelirmiş. Kadınlar yalnız sazdan yapılmış bir etek giyerler.

Bizim tercüman, büyük Reisi görmek istediğimizi söyledi. Önce yok dediler. Willy hakkımızda uzun boylu izahat verince öyle ise kendisine bir danışalım diye, düştü önümüze. Büyük Reisin evi, köyün en yüksek yerinde, diğer saz evlerden uzak ve ayrı. Ufacık, her tarafı kapalı, penceresiz, sazdan yapılmış bir kulübe. Etrafını alçak bir duvar çeviriyor. Kulübenin saçağına bir sürü deniz böceklerinin kabukları, insan ve domuz kafatasları asılmış... Bahçede, duvar ve kazıklar üzerinde, ufak boy “İmaj”lar ve daha bir sürü acayip şeyler konmuş...

Reisin evine girmek, hattâ bahçe kapısından dahi geçmek “Tabu”, kat’i surette yasak. Karısı dahi buraya giremez, ayrı bir kulübede yaşıyor.

Bu kulübe Reisin makamıdır. Aynı zamanda büyü ve sihirli ilâçlar yaptığı, ruhlarla konuştuğu kutsal bir yer... Bu insanlar asırlardır süregelen kendi din, itikat ve âdetlerini, bugün de aynen devam ettiriyorlar. Kabilenin reisi, aynı zamanda sihirbazı ve büyücüsüdür. Ondan müthiş korkarlar, kendisine taparlar. Reis birisine büyü yapıp öleceksin dedi mi, o adam telkin ile muhakkak ölür!...

Büyük Reis Bizi Kabul Ediyor

Yanımızdaki yerli, gayet hürmetkar bir tavırla kulübeye doğru seslenip vaziyeti anlattı. Sonra içeriden bir cevap: Bekleyelim, gelecekmiş...

Bir müddet heyecanla bekledikten sonra, içi karanlık kulübenin kapısı ağır ağır aralandı. Zayıf, upuzun boylu, kıvırcık saçları beyazlaşmış, kırlangıç kuyruğu gibi çatal sakallı bir ihtiyar çıktı. Nambaz kemerinin üzerine kırmızı renkte bir bez parçası dolamış. Yaşı bir asrı çoktan geride bırakmış, fakat halâ dinç. Hatta, sonradan gördüğümüzgenç karılarından birinin elinde daha yaşını doldurmamış bir çocuğu vardı..

Büyük Reis merakla bizim mihmandar Willy’nin hakkımızda verdiği izahatı dinledi. Bu kadar uzak yerden ziyaretine gelmemiz hoşuna gitmiş. Kendisine yanımızda getirdiğimiz bir sepet hediyeyi verdik, içinde konserveler, pirinç, kahve, Türkiye’den kalma pipo tütünü... Kendisi de tesadüfen pipo içiyor. Daha doğrusu, kurutulmuş ağaç yapraklarını doğrayıp pipoya benzer bir ağaç çubuğun içinde içiyor. Verdiğimiz hediyeler pek makbule geçti. Köyün merasim yerini görmemiz ve hattâ resim çekmemiz için müsaade verdi.

Nambas'larin Merasim Meydanı

Reisle beraber köyün meydanına geçtik. Burası, dini ve büyük merasimlerin yapıldığı ağaçlar arasında ufak bir meydan. Ortada beş tane tamtam davulu dikili. Bu davullar iki-üç metre kadar boyunda ve 60-70 santim kutrunda olup koca bir ağacın gövdesinden oyularak yapılıyor. Üç parmak genişliğinde, boylu boyunca açılan bir yarıktan bütün ağacın içi, büyük bir maharetle oyulurmuş. Dikine duran tam-tamların üstünde, tahtadan yapılmış acayip kafa şekilleri var. Bir tahta tokmakla vurulunca her biri ayrı tonda ses çıkartıyor.

Davulların arkasında, meydanın baş köşesinde, "İmaj" tabir edilen pek acayip suratlı bir insan heykeli duruyor. Bunu, palmiyeye benzer, siyah ve bedeni lif lif olan bir ağacın gövdesinden yaparlarmış. İmaj'ın ağız, burun şekli, ellerinin duruşu, kabile reisinin rütbesine göre değişirmiş. Bu karşılaştığımız Reisin ismi, Tailmal ve Ambrim Adası'nda yaşayan bütün Nambas'ların en büyük reisi. Mal, erişilebilen en yüksek rütbe imiş. Ancak 12 dereceden sonra bir reis bu rütbeye erişebiliyor.

İmaj'ların bazı Nambas kabilelerinde ayrı bir hususiyet ve önemi vardır. Bunlar bir ölüyü temsil eder, canlandırır. Kabilenin ileri gelen birisi ölünce, etleri çürüyüp kemiklerinden dökülene kadar, yanında sağ karısı ile beraber kulübesinde bırakılırmış. Etler çürüyüp kemikler meydana çıktıktan sonra, kafatasını alıp, killi çamurla suratını şekillendirirlermiş. Bu suratı nebati boyalarla canlı imiş gibi boyayarak kemikleri gömdükleri yere bir sopanın ucunda dikerler. Sonra ağaç gövdesinden yaptıkları bir Imaj'ın içine, köyün sihirbazı, ölenin ruhunu koyarak onu canlandırır...

Köyün meydanındaki İmaj'ın etrafında, dört kalın bambu ve bunların üstünde kurulmuş yüksek bir plâtform bulunuyor. Merasimlerde Reis platforma çıkıp otururmuş. Adanacak domuzu bir iple yukarı çekip, hususi bir ağaç tokmakla başına vurarak öldürürmüş. Sonra tamtamlar çalınır, âyinler yapılıp danslar edilirmiş. Merasim domuzu hususi bir şekilde ve ihtimamla yetiştiriliyor, iki azı dişinin daire şeklinde kıvrılarak büyümesi için hayvanın alt çenesini kırarlarmış. Merasimlerde bu yuvarlak domuz dişini bilezik gibi kollarına takarlar. Hayatta en fazla kıymet verdikleri eşya bu yuvarlak domuz dişleridir...

Tailmal'in Bize Verdiği Hediye

Tekrar Tailmal'in evinin önüne döndük. Âdetinin hilâfına, bize, kendi resmini çekmemiz için izin verdi. Yalnız, kadınların resmini

çekmemizi istemedi. Reis, hafif bir sesle ağır ağır konuşurken, koyun sürüsü içinde besili bir tanesini seçmeye çalışan mahir bir kasap gibi, bir eliyle kolumu, omzumu sıkıyor, muhtemelen, ateşte kızarınca tadı nasıl olur diye düşünüyordu...

Tailmal bir ara kulübesine girdi. Biraz sonra elinde yarım metre kadar uzunluğunda koca bir "Yam" ile geldi. Bu adada yetişen yam, çok uzun müddet bozulmadan dayanırmış. Getirdiğinin ucunda, kendi ince köklerinden insan kafası gibi bir şekil, ortasında da, pandanüs yapraklarından bir etek örülmüş. Bunu bize hediye etmesinin pek büyük bir iltifat olduğunu sonradan Willy anlattı.

Kaptan Cook bu adaya ilk defa gelip demirlediği gün, o zamanın reisi bu yam'dan hediye götürmüş. Reis, Cook'a yam'ı verirken: "Ham rem", yerli lisanında "işte yam" demiş. O ara, geldiği bu adamın ismini öğrenmeye çalışan Kaptan Cook da, dalgınlıkla bunu adanın ismi zannederek bugünkü Ambrim ismini takmış. Halbuki adanın yerli adı, yanardağ manâsına gelen "Marum" imiş. Kaptan Cook'un verdiği demirden yapılmış baltaya benzer aletler,o zamandan bugünkü reis Tailmal'a kadar intikal etmiş.

Büyük Reise bizi kabul ettiği için teşekkür edip ayrılırken, kendisi de köyün hududuna kadar teşyie geldi. Burada, kadınlar bir tarafta, erkekler bir tarafta sıralandı. Reis de en sonda, daha yüksek bir yerde durup bizi uğurladılar.

Hem arzu ettiklerimizi görmüş olmanın memnuniyeti, hem de postu hâlâ sırtımızda taşımanın sevinci ile aşağıya inişin pek farkına varamadık.

Avustralyalı Misyoner

Teknede biraz istirahattan sonra, öğleüstü, burundaki köyleri gezmeye çıktık. Adanın kuzey burnunda bir misyon varmış. Yakındır dediler. Biz de, buraya kadar gelmişken uğrayıp ada hakkında biraz malûmat almak istedik. Çocuklarla beraber çıktık yola. Bir sürü köyden geçtik. Yerlilerin hemen şuracıkta dediği yer, iki saat sürdü. Yolumuz üstünde 8-10 tane saz kulübeden müteşekkil adanm yatılı misyon okulunu gezdik.

Nihayet, bir burundaki Maçam köyünden sonra, geniş bir bahçe içinde yapılmış güzel bir taş binanın önüne vardık. Misyonluğa bakan Allan ve karısı Aleneor gençten, Avustralyalı bir çift. Bizi karşılarında görünce gökten zembille inmişiz gibi şaşırdılar...

Kendisi yolda gördüğümüz mektebin müdürü ve yegâne hocası. Üç yıllık bir kontratla buraya gelmişler. Misyoner Avustralya'ya tatile gittiği için, şimdi ona da vekâlet ediyormuş, ihtiyaçlarını misyonerliğe ait bir motor Vila'dan getiriyor. Bizi akşam yemeğine alıkoydular. Hatta evlerinde sıcak duş bile yaptık. Hem de ne orijinal bir banyoda. Bir kovanın altını duş gibi delmişler, içine sıcak su koyduktan sonra, tavana takılmış bir makara ile yukarı çekip altında yıkanılıyor.

Allan bu civarda ufak bir Nambas köyünün daha olduğunu, ertesi günü de kalırsak araba ile götürebileceğini söyledi. Biz de havanın müsaitliğinden istifade bir gün daha kalmakta mahzur görmedik.

Sabah jiple gelip bizi tekneden aldı. Ağaçlar arasında uzanan eğri büğrü patikada, birkaç kere devrilme tehlikesi atlatarak, tepedeki köye çıktık. Buradaki Nambaslar aşağı köylerle daha fazla temasta olduklarından biraz gelişmişler. Köyleri daha muntazam, hatta orta yaşlardaki reis "Pigeon English" bile öğrenmiş. Bize köyünü gezdirdi. Yakında yapacakları bir merasimde adanacak domuzu gördük. Hayvanın alt azı dişleri bilezik gibi yusyuvarlak olmuş. Bu dişlerin kırılmaması için domuzu etrafı çitle çevrilmiş bir yerde itina ile besliyorlar...

Yerlilerin, bir buçuk metre kadar boyunda, bambu kamışından yapılmış kaval gibi bir müzik âletleri var. Bunu ucundan değil de tam ortasındaki bir delikten üfleyerek çalarlar. Köyden dönerken, yolda elinde bu kavaldan olan ihtiyar bir yerliye rastlayıp çalmasını rica ettik. Kendi havalarını çalarken, ona belli etmeden, Oda teybe aldı. Sonra teypte çalıp ta kendi sesini işitince, şeytan görmüş gibi irkilip, hayretler içinde, uluma ile bağırma arası acayip sesler çıkartarak ormana doğru kaçtı gitti...

Akşamüstü, sahildeki köylerin reisleri Kısmet'i ziyarete geldi, merakla içini gezdi. Kendilerine Türkiye'ye ait resimler gösterdik. Resimlere "Demek bizim adadan daha büyükmüş, bizim köyden daha kalabalıkmış" diye hayretler içinde baktılar. Hele reis Willy Taso'ya, Efes'teki Meryem Ana mezarının bir kartpostalını yollayacağımı söz verdiğim zaman, sanki dünyaları bağışlamışız gibi sevindi...

Gece harekete hazır olmak için, hava kararmadan ikinci demiri vira edip botu güverteye aldık. Akşam, yarıya geçmiş mehtap koya sihirli bir güzellik verirken, burundaki köyün kadın ve çocukları sahile inip bizim için şarkılar söylediler. Daha modern (!) cemiyetin sillesini yiyip dejenere olmamış, açık kalpli insanlar...

Santo

Gece yarısı, 65 mil kuzeybatıdaki Espritu Santo Adası'na doğru yelken bastık. Malekula ve onun kuzeyindeki Santo,

Bambu kamışı içinde yemek pişirmek için deniz suyu taşıyan bir yerli kadın.

Yeni Hebrid Takımadalarının en büyükleridir. Adanın güneydoğusundaki Santo şehri önünde demirledik, Santo ile önündeki Aore Adası arasında meydana gelen Segond Boğazı mahfuz ve büyük bir koydur.

İkinci Dünya Harbinde Amerikalıların büyük bir deniz ve hava üssü varmış burada. O zamandan kalma koca rıhtımlar bakımsızlıktan harap olmuş. Bugün yalnız bir tanesine gemi yanaşabiliyor. 4-5 bin nüfuslu şehir, sahili takip eden asfalt yolun iki tarafına yayılmış. Adanın güney ve doğu sahilleri gayet zengin hindistancevizi ve kakao plantasyonları ile kaplı. Son zamanlarda büyük sığır sürüleri de yetiştirilmeye başlanmış. Şehrin etrafında, harpten kalma güzel asfalt yollar, kocaman bir de uçak pisti mevcut.

Santo şehrinin en ilginç tarafı, yerlilerden başka, akla gelebilen her millete mensup insanlardan müteşekkil kozmopolit ahalisidir. Litvanya'lıdan Japon'a kadar her ırktan insana rastlamak mümkün. Aralarına Türk de karışınca koleksiyon tamam oldu.. Hepsi buraya gelene kadar feleğin çemberinden geçmiş, hayatın türlü cilvesini görmüş kimseler. Yol boyunca bu kadar misafirperver insan topluluğuna az yerde rastladık. Aralarında bizi paylaşamadılar.. Öğleyin birine davet, akşam başkasında bir parti. Araba ile rıhtımdan alıp gece gene torba gibi teslim tekneye. Rıhtımda kopra yükleyen Tana isimli bir Norveç şilebinin kaptanı ile bir partide tanışmıştık. Bir gün Kısmet'e geldi. Seyahatimizle pek alakalanıp "Ne lâzımsa gelin gemiye verelim" dedi. Sabah erkenden hemen bizim botla geminin bordasına yanaştık. Naylon halatlar, birer patlak beyaz boya, vernik ve daha birçok ihtiyaçlarımızı yukarıdan sallandırdılar...

PASİFİK'TE SON YOLCULUK

Her cephesini görüp yaşadığımız Hebrid Adaları'ndan Mayıs ayının son günü yelken bastık. Önümüzde Yeni Gine'nin Port Moresby limanına kadar Pasifik'in son parçası, 1300 millik bir yol uzanıyor.

İlk iki gün rüzgâr yok denecek kadar azdı. Hattâ daima güneyden gelen ölü dalgalar dahi pek hafif, denizin üstü çarşaf gibi... Tekne sürünür gibi ağır yol alıyor. Etrafımızda ton balıkları oynaşmakta, ama bizim oltaya tenezzül edeni yok.

Üçüncü günü öğleye doğru, güney tarafı kapkara bulutlarla kararmaya başladı. Kuvvetli yağmurla beraber rüzgâr da keşişlemeden bindirdi ve bitmez gibi gözüken ummanda, Kısmet gene hedefine doğru koşmaya başladı.Bazen hafifleyen rüzgâr, her gece birkaç defa, sağanak halinde yağan yağmurla beraber bora yapmayı âdet edindi artık... Her gelişinde, biz de kalkıp yelkenleri küçültür, gecenin karanlığında ıslanmadık tarafımız kalmazdı. Bora geçince gene normal yelkenler basılır. Yelken teknesinde tabiat elemanları ile mücadele bitmek bilmez. Bazı günler fırtına şeklinde esen ticaret rüzgârları hemen beraberinde kaba deniz kaldırır. Bunlar kıbleden gelen ölü dalgalarla karışınca, tekne burgu gibi her yönde yalpaya düşer, içerisi allak bullak olur...

Artık bizim yelkenlerin de pek canı kalmadı, her fırtınadan sonra bir elden geçmek istiyor. Bilhassa gradin halatını tutan naylon iplikler tuz ve güneşten erimiş... Karayip'te denize düşürüp de yolda yaptığım bir ikiz yelkenin tamiri için geçen vakit, kullandığımızdan daha fazla sürüyor. Nihayet boralı bir gecede eski bez lif lif oldu ve attık.

Rüzgâr dümenimiz vazifesi başında. Değişen rüzgâra göre arada bir ayarlamaktan başka dümene dokunmaya lüzum bırakmıyor. Üç gece üst üste uzaktan geçen gemi ışıkları gördük. Muhtemelen bu sularda avlanan Japon balıkçı tekneleri. Direk tepesinde her taraftan gözükebilen elektrik lambamızı, Fiji'den beri, geceleri yatarken yanar bırakıyoruz. Bizim ışık bosun kuşları için bir eğlence oldu. Çığlıklar atarak bütün gece fenerin etrafında uçuşuyorlar. Bir gece çok kuvvetli ve devamlı şimşek çaktı. Yakınımıza hayli düşen oldu.

Yolumuz üzerinde Indespensable mercan döküntüleri ve onların 120 mil kadar altında, daha ilk defa 1943 yılında görünmüş bir sığlık var. Beşinci gece aralarından geçtik.. Hava kapalı olmakla beraber, sabah ve öğle vakti tam rasat zamanları, güneş bir kaç dakika bulutlardan

sıyrılıpirtifa almamıza fırsat veriyor. Batıya doğru akan akıntının günde 5-15 mil yolumuza bir yardımı dokunuyor.

Dokuzuncu günü, tam ısmarladığımız boy, 3 kiloluk bir "Sarı kanat" ton balığı bize şeref verdi. Teknede limon ve hindistancevizi bol. Bir parçasını çiğ hazırlayıp çala kaşık girişince konserveden bıkmış midelerimiz bayram etti Ton, bizim sularda çıkan orkinos balığıdır. Pasifik'te umumiyetle 2 ilâ 10 kilo arasında olup 40 kiloyu geçtiği pek nadirdir. Bazısının eti kırmızıya çalar, ağırdır. Bazı cinslerinin-ki bembeyaz olur, çok lezzetlidir. Meselâ "Sarı Kanat" ve "Albacore" un eti palamuda benzer.

Lüzumlu Harita ve Kitaplar

Yolun yarısından sonra, Yeni Gine'ye ait haritalar ve o sular için kılavuz kitabını çıkartıp çalışmaya başladık. Gideceğimiz liman ve sahillere, o mıntıkadaki hava, deniz, akıntı şartlarına ait bütün lüzumlu malûmat kılavuz kitaplarında mevcuttur. Bilhassa Pasifik için bunlar çok kifayetsiz, eski ve bir çok yanlışlarla dolu olmakla beraber gene umumi bir fikir verir, onları okuyup öğrenmeden seyahat etmek imkânsızdır.

Böyle bir dünya seyahatinde en önemli mevzulardan birini de harita teşkil eder. Üç yıllık yolculuğumuz için Kısmet'te, mecburiyet halinde gitmek veya uğramak ihtimali olan yerlerinki ile beraber 700'e yakın deniz haritası mevcuttu. Bir deniz haritasının fiyatı 20 lira civarındadır. Şayet hepsini satın almaya kalksaydık karşımıza 14-15 bin lira gibi muazzam bir yekûn çıkardı ki, madden almamıza imkân yoktu. Bunların bir miktarını, İstanbul'dayken hurdaya çıkan gemilerden topladık. Diğer mühim bir kısmını, her limanda rastladığımız gemilere gidip mer'iyetten kalkmış eskilerini alarak tedarik ettik. Bilhassa ücra yerlerin haritası için yolda rastladığımız yatların çok yardımı oldu.. Bu sayede, bütün yol boyunca satın almak zorunda kaldığımız harita adedi 6 tane olmuştur. Bunlardan başka 28 adet İngiliz bahriyesinin kılavuz kitabı, navigasyona ve gideceğimiz yerlere ait lüzumlu kitaplarla beraber Kısmet'te 100 kitaplık bir kütüphane vardı.

Atlatılan Tehlike

Yaklaştığımız Yeni Gine 2000 kilometre uzunluğunda olup Grönland'dan sonra dünyanın en büyük adasıdır. 2,5 milyon insanın yaşadığı bu dev ada ortadan ikiye ayrılmıştır. Batı kısmı Endonezya'ya, Papua denen doğu kısmı da Avustralya idaresinde.

Adanın güneydoğu ucunda, yüzlerce mercan adasından müteşekkil Louisiade Arşipeli doğuya doğru geniş bir sahaya yayılır. Ayrıca, bir mercan kayaları silsilesi bazen karaya yakın, bazı yerde 8-10 mil açıktan adanın güney yakasını takip eder. Gideceğimiz Port Moresby limanı, Yeni Gine'nin güneydoğu burnundan 250 mil batıdadır. Rotamızı, bu burun ve kayalardan 100 mil kadar açık tutup Port Moresby'nin 30 mil üstünde, denize bir dil gibi çıkan alçak Hood Burnu önlerine varacak şekilde ayarladık...

10 Haziran Cumartesi. Öğle rasadına göre Hood burnuna kadar 80 mil yolumuz kaldı.

Pazar sabahı sahilden esen hafif poyraz toprak kokusunu da beraberinde getiriyordu. Biraz sonra, Hood Burnu'nun arkasındaki dağlar, bir pus perdesi aralığından hayal meyal seçilmeye başladı. 3.000 küsur metreye yükselen bir dağ silsilesi denize yakın sahili takip ettiği halde, ticaret rüzgârlarının getirdiği nemli bulutların arkasına saklanmış, görünmüyor. Dağlar önündeki alçak ova şeridinin çoğu yerleri bataklık.

Hood Burnu'nun hemen altında mercan resifleri bir yay şeklinde denize doğru 8 mil açılır. Haritada, bu sahiller için, "İyi sürvey yapılmadığından çok dikkatli seyir edilmesi" diye yazar. Biz de bunu nazarı dikkate alarak açığından geçmek üzere rota tutuyoruz.Haritaya güvenip de gece yaklaşmış itibara alarak döküntülerin 5 mil kadar olsaydık, tekneyi parçalamak işten değildi.

Öğleüstü oldu, hâlâ sahil gözükmüyor... Birden kara tarafında sığ kayalar üzerinde çatlayan dalgalar gözümüze ilişti. Hemen direğe fırladım. Gittiğimiz rotada önümüz, su seviyesindeki mercan kayaları üzerine çullanıp beyaz köpük içinde eriyen çatlaklarla dolu... Artık akşama kadar, haritayı bir tarafa atıp Oda dümende, ben direk tepesinde, kayaları takip ederek yol aldık. Ters istikamette akan kuvvetli akıntı, bizi tahminimizden fazla kayalara sürüklemiş. Aynı zamanda döküntüler haritada gösterildiğinden çok daha açıkta ve başka yerlerde. Haritaya güvenip de gece yaklaşmış olsaydık, tekneyi parçalamak işten bile değildi...

Hava kararırken teknenin başını denize verdik. Yıldız rasadına hazırlanırken Port Moresby'nin 20 milden gözüken feneri çakmaya başladı. Hafif rüzgârla limanın önüne kadar yükselip yelkenleri indirdik. Sabahı bekliyoruz.

12 Haziran Pazartesi. Seher yeri ağarırken, pek hafif bir rüzgârla, yelken motor limana doğru yol verdik. Port Moresby'nin bulunduğu

geniş koyun önündeki mercan resifleri 3-5 mil açıktan sahili çevreliyor. Kayalar üzerine çıkmış S/S Prust gemisinin dağılmak üzere olan leşi, uzaktan ada gibi duruyor. Hava çok bulutlu, hele lodos tarafı kapkara, hemen patlayacak bir boraya gebe. Deniz sakin olduğu için su seviyesindeki döküntüler hiç belli olmuyor. Girişi kolaylaştırmak için sahildeki yamaca konmuş kerteriz işaretleri bereket uzaktan seçiliyor. Yaklaştıkça, koyun doğusundaki burun üzerinde kurulmuş şehir gözükmeye başladı.

Geçitten giriyoruz. Büyük koyun mavi suları üzerine, küçük yelken tekneleri bir kelebek sürüsü gibi serpilmiş. Burnu bordalayınca, T şeklinde çıkan rıhtım ve. biraz ilerisindeki iki katlı Yat Kulübü gözüktü. Kulübün önünde yatan Avustralya bandıralı birçok yat arasında, Hebrid'lerden hareketimizin 13. günü, biz de demirledik. Daha içeriyi toplamaya vakit bulamadan Kulübün Komodoru, yarım düzine soğuk bira ve bizi bekleyen mektuplarımızla beraber, Kulübe davet etmek için geldi...

Miço'nun Kıymeti 5000 Lira

Sabah lüzumlu formalitelerin ikmali için gümrüğe uğradım. Avustralya'da kırtasiyecilik rekor derecededir. Bereket versin kendileri de bu formalite komedisini bildikleri için azami kolaylığı gösterip imkân nispetinde çabuk bitiriyorlar. Önüme doldurulup imzalanacak bir dosya dolusu evrak çıkardılar. Bunların arasında en önemli bir tanesi, bizim gemici Miço'ya aitti...

Avustralya'ya büyük gelir kaynağı sağlayan koyun sürülerine dışarıdan bir hastalık gelmesini önlemek gayesiyle, dışarıdan, kedi, köpek, hatta kuş bile getirmek hemen hemen imkânsız kadar zordur. Dışarıdan gelen hayvanların altı ay karantinada kalması mecburi tutulmuş. Bu karantinadaki bakım için de, lüks bir otel kadar, yüksek ücret talep edilir. Bana da, Miço'yu kat'iyyen karaya çıkartmayacağımıza ve giderken beraber götüreceğimize, şayet ölürse cesedini ibraz edeceğimize, aksi takdirde tam 5000 lira (500 USD) ceza ödemeyi kabul ettiğime dair bir taahhütname imzalattılar!... Şimdi içimizde en kıymetli Miço oldu...

Avustralya idaresindeki Papua'nın başkenti olan 40 bin nüfuslu Port Moresby, yanyana bir kaç tepe üstünde kurulmuş, modern ve derli toplu bir şehir. Geniş ve muntazam asfalt yolları, büyük dükkânları ile herhangi bir Avrupa şehrinden farksız. Yalnız hayat çok pahalı. Bütün yiyecek Avustralya'dan geliyor. Dağ köylerinde yetişen yerli mahsul, yol olmayışından şehre getirilemiyor. Gelen de uçakla taşındığı için

gene pahalıya mal oluyor...

Papua Yerlileri

Papua ırkından gelen kısa boylu yerlilerin cildi siyah, saçları çalı gibi kıvırcıktır. Beyazlarla kaynaşmaz, fırsat buldukça tecavüz ederler. Erkekler al kırmızı veya siyah bir bezi peştamal gibi bellerine sarar, kadınlar yalnız bir etek giyer, göğüsler çıplaktır.

Bilhassa kadınlar, eskiden bütün vücut ve suratlarına süs olarak dövme yaptırırmış. Bu gün bu âdet, köy ve içerilerde yaşayan kabilelerde halen mevcut. Şehir civarında yaşayanlar dövme yerine, nebatlarla yapılmış tabii bir mavi boya ile vücut ve suratlarını muhtelif desenlerde boyarlar. Sarkık kulak memesinde geniş bir delik açarlar, kağıt para gibi şeyleri kıvırıp kulağındaki bu delik içinde taşırlar... "Beatle Nut" denen ceviz iriliğinde yeşil bir nebatı çiğnemekten kadın, erkek hepsinin ağızlarının içi kıpkırmızıdır. Bunun afyon gibi uyuşturucu bir hassası varmış...

Yeni Gine Adası'nda, 5000 metre irtifaa kadar yükselen sarp dağlar, sahillere paralel uzandıkları için içerilere yol yoktur. Mahdut dağ köyleri ve şehirleri ile irtibat ancak uçak ve helikopterlerle sağlanabiliyor. Adanın üçte ikisi balta girmemiş ormanlarla kaplı. İçerileri tamamen bâkir ve birçok kısmı halâ meçhul. Buralarda taş devrini yaşayan yamyam kabileleri vardır. Bu vahşiler kendi yaptıkları zıpkınlarla avlanırlar. Nebatlardan hazırlanan çok kuvvetli bir zehiri oklarının ucuna koyarak düşmanını bir anda öldürürler. Komşu kabileler ekseriya birbirleriyle harp halindedir. Düşmanını öldürüp etini yedikten sonra, kafatasını kendilerine mahsus usullerle küçülterek boynunda kolye gibi taşır. Veyahut bu kafatasına çamurla şekil verip boyar, başına hakiki saç koyarak yaşayan bir insan kafası gibi canlı hale sokar... Biz oradayken ormanlarda, daha ilk defa beyazlar tarafından görülen vahşi bir kabile bulunmuştu.

Sahillerde yaşayan yerliler, misyoner ve beyazlarla temasları neticesi nispeten uysal ve vahşilikten kurtulmuştur. Gene buralarda, hâlâ para yerine deniz böceklerinin kabuklarını kullanan yerli kabileler mevcuttur. Para nedir bilmez, türlü cinste kabuklar en kıymetli mücevher yerine geçer.

"Cennet Kuşu"nun rengarenk tüyleri, bir erkeğin evlenmek için biriktirmek zorunda kaldığı en mühim ziynet eşyasıdır. Ancak bu tüylerle evlenmek istediği kadım alabilir... Yeni Gine ormanlarında yaşayan "Cennet Kuşu", akla gelebilen her renkte ve kadife gibi

yumuşak uzun tüyleriyle, muhakkak ki, dünyanın en güzel kuşudur.

Muhtelif yerlerde yaşayan kabileler, kendilerinde bulunmayan ihtiyaç maddelerini diğer kabilelerle değiştirerek temin eder. Bu şekilde kendi aralarında, asırlardır devam eden bir nevi ticaret esası kurulmuştur. Meselâ bir köy kilden çanak çömlek yapar, bunları, saz sepet veya deniz böcekleri mukabili başka bir köy ile değiştirir.

Sahil boyundaki köyler nakliyeyi, 12-13 metre boyunda ve ağaç gövdesinden oyulmuş, 4 köşe ve sazdan örme yelkenli teknelerle yaparlarmış. “Lakatoi” denen bu tekneler Pasifik’in en sür’atli yelkenlisiimiş. Bugün ufak çapta olanlarını balıkta veya köyler arası nakliyede kullanıyorlar.

Yerli Köyleri

Port Moresby’nin birkaç kilometre dışında, Hanuabada isminde bir yerli köyünü gezdik. Denizde çakılı kazıklar üzerinde kurulmuş bir köy. Sahillerde yaşayan yerliler eskiden çok denizci bir kavimmiş. Dağ köylerinden inen düşmanlarının ani baskınlarından korunmak için böyle deniz üzerinde kurulmuş evlerde yaşarlarmış. Hanuabada köyünde, yerli çocuklar köpek yavrularıyla beraber tozlar içinde yuvarlanıp oynarken, göğüsleri sarkmış, suratları boyalı kadınlar, evlerinin önünde oturmuş muhabbet ediyordu. Kazıklar üstündeki tahta evler birbirine bitişik, önlerinden geçen bir balkon sokak vazifesi görüyor. Bu deniz üstündeki köyde elektrik, su bile var. Altları deniz olduğu için kanalizasyon problemi kendiliğinden hallolmuş...

Port Moresby’nin güney tarafındaki bir koyda bulunan Koki köyünün manzarası ise bambaşkadır, içi oyma iki uzun kayığı yanyana koyup, aralarına tahtadan bir platform yapmış ve onun üzerine de bir kulübü oturtmuşlar. Koca bir koyun sahili, yüzlerce yan yana bağlı bu çeşit yüzen kulübelerle dolu.. Hattâ bazısı önündeki kıyıda küçücük bir bahçe bile yapmış...

Bu koyun hemen yanında, alçak bir duvar içindeki yerli pazar yerinde, suratına, göğüs ve sırtına mavi boya ile türlü acayip desenler yapmış yerliler, yetiştirdikleri sebze ve meyveleri satarlar. Papaya, yam, tatlı patates, muz, hindistancevizi ve balık belli başlı gıdalarını teşkil eder.

Yeni Gine’nin ihraç maddelerinden biri de kauçuktur. Şehre 15-20 kilometre mesafede, geniş kauçuk ağacı plântasyonları orman gibi uzanır. Mevsimi gelince, ağacın kalın gövdesinin kabuğunu V şeklinde kesip bu yarığın altına ufak bir teneke kap asarlar. Ağacın, bilâhare kauçuk olacak beyaz ve yapışkan usaresi, bu yarıktanakıp kabın içinde

damla damla birikir.

Bu dev adanın bakir dağlarında bir zamanlar zengin altın madenleri bulununca, bir çok maceraperest buraya hücum etmiş. Fakat dağlara karadan çıkış imkansız. Ancak zengin şirketler, lüzumlu makina ve teçhizatı uçaklarla naklederek bu madenleri işletebilmiş. Bugün çıkartılan altın pek cüz'i...

Avustralyalı'ların büyük ümitlerle aradıkları petrol yatakları, henüz işe yarar miktarda bir istihsal veremiyor. 1963'ten beri Endonezya idaresindeki Yeni Gine'nin batı kısmında, bir miktar petrol, onlardan evvel buraları ellerinde tutan Hollandalılar tarafından bulunup çalıştırılmaya başlanmış.

Haziran nihayetine kadar üç hafta, Port Moresby'de kaldık. Uçak biletlerinin pahalılığı yüzünden içerilere gidip orada yaşayan yerlileri yakından görmek fırsatını maateesüf bulamadık.

Med-cezirden istifade, tekneyi bir rıhtım kenarına dayayıp altının zehirli boyasını tazeledik. AvustralyalIlar denize ve yatçılığa pek meraklı bir millet. Kaldığımız müddetçe ellerinden gelen kolaylık ve yakınlığı esirgemediler.

İNCİ DİYARI

Dünya denizcileri arasında tehlikesi ile ün salmış Torres Boğazı'na doğru, Haziran ayının 29 Perşembe günü Port Moresby'den ayrıldık.

En dar yeri 100 mil olup Avustralya kıt'ası ile Yeni Gine arasında uzanan bu boğaz, Pasifik ile Hint Okyanusu'nu birbirinden ayırır. Tehlikeli oluşuna sebep, sayısız mercan döküntüleri, kum bankları ile dolu olması ve bunların arasında bazen 8 mile kadar çıkan çok kuvvetli med-cezir akıntılarının bulunuşudur. Mehtabın yarım olduğu günler, (bu ay Temmuz'un 1 ilâ 5 arası) med-cezir akıntılarının en zayıf olduğu zamandır. Bu günlerde akıntı batıya doğru 2-3 mil, doğuya da 1,5-2 mil kuvvetinde oluyor. Biz de boğazdan geçişimizi bu günlere rastlatmaya çalıştık.

Yol boyunca gayet müsait bir hava vardı. ilk gece, kıvırcık bir keşişleme önünde Kısmet kendi başına yol alırken, biz de sık sık kalkıp rotamızı kontrol ettik. Ertesi günü hava açık, rüzgâr hafifleyip kıbleye dirise etti. Bol bol rasat alarak mevkiimizi devamlı tespit ediyoruz. Akşamüstü, yolumuz üstündeki Goldie Reef mercan döküntülerinin 4 mil kadar üstünden geçip, boğaza tebdil rota ettik. Etrafımızda nehirlerden sürüklenip gelmiş koca koca ağaç kütükleri yüzüyor. Gündüz bunları görüp kaçmak kabilse de, gece artık şansa kalıyor.

Boğazda takip edilecek yol, Port Moresby'den 180 mil mesafedeki Bramble Cay isminde, sudan birkaç metre yükseklikte, 200 metre kadar uzunluğundaki alçak bir kum adasının yanından başlar. Bunun üstünde 14 metrelik bir çelik fener kulesi var. Zorluklardan biri de, uzak mesafeden gözükmeyen bu kum bankını bulabilmektir. Fenerin kuzey kısmında deniz Yeni Gine'ye doğru çok sığlaşır. Buraya akan Fly nehri, beraberinde getirdiği kum ve çamuru çok açıklara kadar sürükler. Fenerin güneyinde ise, su seviyesindeki mercan döküntüleri, Avustralya Kıt'asına kadar zincirleme uzanır. Umumiyetle karayel istikametinde akan kuvvetli akıntı ile nice büyük gemiler ya sığ kum topukları veya mercan kayaları üzerine sürüklenip parçalanmıştır.

Fenerin gece görünme mesafesi 14 mil. Ondan istifade için, hava aydınlanmadan fenerin görüş mesafesine girebilmek üzere yolumuzu ayarlıyoruz. Hesabımıza göre, gece 2 de fenerin ışığını görmemiz lâzım. Saat 3 oldu, hâlâ fener yok. Dümende, heyecandan sigaralar uç uça ekleniyor. Batan her yıldızı fenere benzetip daha iyi görebilmek için direğe tırmanıyorum. Kötü ihtimaller insanın aklını kemiriyor. Ya fenerde bir arıza var ve yanmıyorsa? İşte o zaman, etrafındaki kayalar

üzerinde sonumuz gelir. Gemi yolu üstünde olduğumuz halde, iki gündür hiç rastlamadık. Acaba yaptığım hesaplarda bir yanlışlık mı var? Nihayet 3.30, fener aniden pruvamızda çakmaya başladı. Biz de rahat bir nefes aldık. Meğer, 14 millik feneri ancak 8 milden görebilmişiz.

1 Temmuz 1967 Cumartesi. Hava daha yeni yeni aydınlanıyor. Yalnız deniz kuşlarının mekân ettiği, etrafı kara kara kayalarla kaplı ufacık kum yığınının 1 milkadar altından Torres Boğazı'na giriyoruz.

Aynı zamanda bu an, Kısmet ve O'nun 2,5 yolcusunun hayatında bir dönüm noktası. 1966 yılının martından beri, 16 aydır bize ev sahipliği eden, şâhane gurûbunu, eşsiz mehtaplı gecelerini asude koylarında seyrettiğimiz, sakin olduğu kadar hiddetli anlarını, korkunç tayfunlarını, yamyamlarını gördüğümüz, saz etekli güzel ahûlarının unutulmaz danslarım doya doya hafızalarımıza nakşettiğimiz, velhasıl hayatımızın en güzel günlerini koynunda geçirdiğimiz, denizlerin taçsız Kraliçesi ve en güzeli koca Pasifik Okyanusu'na artık "Elveda" diyoruz.. Acaba bir gün, Kısmet'e tekrar ona dönmek, engin sularında iz bırakmadan yol almak gene kısmet olacak mı?

Torres Boğazı'nda, "Büyük Kuzeydoğu Geçiti" denen gemi yolu Bramble Cay dibinde başlar. Güneybatı yönünde 140 mil kadar uzanan bu yol, adalar arasından kıvrılarak geçer ve gemilerin takip edeceği rota haritada gösterilmiştir. Bu güzergâh haricindeki geniş saha sürvey yapılmamış, dolayısıyla bilinmeyen mercan kayaları, döküntüleri, kum topukları ile doludur. Biz de bu gemi yolundan gitmek zorundayız. Geçitte her ne kadar muntazam fenerler varsa da, araları açık olduğundan, gece seyri yelkenli tekneler için tavsiye edilmez. Yolu üç kısma bölüp her gece bir ada dibinde, hava kararmadan demirleyeceğiz.

Güneşli ve açık bir gün, deniz sakin. Kısmet, topak topak bulutlarla beraber batıya doğru yol alırken, etrafımızda kılavuzlarımız yunus balıkları türlü maskaralıklarla oynaşmakta. Tuhaf bir tesadüf, üç yıllık seyahatimiz boyunca ne zaman bir limana yaklaşsak veya tehlikeli boğaz, geçitlerden geçsek, hemen yanı başımızda bir yunus sürüsü peyda olur. Etrafımızda oynar, teknenin önünde sürtünürcesine yakın dalar çıkarken, sanki bize gideceğimiz yolu göstermek istermiş gibi kılavuzluk ederler. Artık bu yunuslara alıştık da, yanı başımızda görünce,"işte bizim kılavuzlar geldi" diye takılıp seviniriz, maneviyatımız artar...

Boğazda yüzlerce siyah deniz kuşu küme halinde yan yana suyun üstünde toplanınca, uzaktan kara kayaları andırıyor, bizi bir

heyecanla yerimizden hoplatıyor. Yaklaşırken birer, ikişer uçmaya başlarlar. Torres Boğazı sığ olduğu için suyun rengi bambaşka bir güzellikte, yeşile çalan açık mavi, turkuaz'ın en tatlı bir tonundadır.

İlerledikçe, yol üstündeki adalar birbiri ardından sudan yükseliyor. Ufukta önce kalem gibi ağaç uçları, sonra yaklaştıkça ağaçların altındaki beyaz kumsal ve adanın etrafını çeviren sığlıkların beyaza çalan yeşil rengi belli olmaya başlar. Boğazda adedi sayılamayacak kadar çok irili ufaklı bir sürü ada mevcut. Birkaçı müstesna, hemen hepsi alçak, sudan birkaç metre yükseklikte mercan adaları. Bazılarının üstünde, mevsim rüzgârları ile eğilmiş hindistancevizi ağaçları altında birkaç hanelik ufak yerli köyleri vardır.

İlk geceyi geçireceğimiz Dalrymple Adası önlerine akşamüstü ulaştık. Adanın etrafını çeviren mercan kayalarının hemen yanında deniz birden derinleşiyor. Rüzgârdan mahfuz olan kuzeybatı ucunda bir de fener kulesi var. Onun önünde, 14 kulaç suda demirledik. Yeşil ağaçlarla kaplı bir tepeden müteşekkil küçük adada kimse yaşamıyor. Rengârenk tüller giymiş güneş uykuya çekilirken, bir martı sesi, sudan zıplayan bir balığın tekrar düşerken çıkardığı şapırtı, koyun ıssızlığını bozan yegâne sesler...

Sabah şafakla hareket ettik. 14 kulaç derinlikten, 10 milimetrelik zincir ve ucundaki demiri ırgatla bile almak, insanın nefesini kesmeye kâfi geldi.

Gene güzel ve açık ideâl bir gün. Dalga çıkarmadan esen kıvırcık keşişleme ile yolumuz üstündeki adalar teker teker arkamızda kalıyor. Batı kıyıları derin olan Rennel, Arden, Roberts, Coconut Adaları'nın hemen yakınlarından geçiyoruz.

Denizin içi balık kaynıyor. Sarı, siyah çizgili deniz yılanları hiç aldırmadan yanımızdan kıvrıla kıvrıla geçiyor. Bu sabah oltaya gayet iri bir Vahu balığı asıldı. Tam güverteye alırken artık eskimiş oltamızı koparıp kaçtı. Yeni bir takım yapıp koyverdik. Öğleüstü, 7-8 kiloluk daha küçük bir tanesinin bizim zoka hoşuna gitmiş olacak ki, yutuverdi. Bu sefer, kakıç yardımı ile beyefendiyi güverteye çıkardık. Vahu, Pasifik'in en makbul sayılan balıklarından biridir. Uskumru cinsinden gelme, onun ağababası. Gümüşi renkte ince uzun vücudu, uskumru gibi menevişlidir. Boyu bir metre kadar, eti de kar gibi beyaz olur...

Bugün iki şilep geçti yanımızdan. Batıdan gelen gemiler, Torres Boğazı için, Thursday Adası'ndaki istasyondan kılavuz kaptan alırlar. Batıya doğru akan kuvvetli akıntı, kıblelodos yönünde olan rotamızda

kendini hissettiriyor. Akşam üzeri, “Üç Kız Kardeş” Takımadalarından ortancası “Sue”nin koynunda demirledik. Sue’nin doğu kıyısında küçük bir köy gözüküyor. Botu indirmeye üşenip dışarı çıkmadık...

Bir Misyonerin Feci Sonu

Boğazdaki adaların yerlileri, Melanezya ırkından gelme, kıvırcık saçlı, siyahilerdir. Diğer Pasifik adalarında olduğu gibi, bir zamanlar vahşi ve birbirini yiyen bu insanlar, 19. asırda buralara gelmeye başlayan misyonerlerin tesiri ile Hıristiyan olup eski adetlerinden vazgeçmişler. Torres Boğazı’ndaki bu adalardan bir tanesinde, bir misyonerin feci akıbetinin hakiki hikayesini Thursday Adası’nda dinledik: Adaya gelen misyoner, uzun vaaz ve cennet vaatlerinden sonra köyün yerlilerini Hıristiyan olmaya iknâ eder.

Hepsinin gayreti ile güzel bir kilise yapılır. Yerlilerin eski inanç ve âdetlerine göre, yeni bir ibadet yeri yapılınca, içlerinden birini, tanrılarına ikram için kurban ederlermiş. Yaptıkları bu yeni kilise o kadar çok hoşlarına gitmiş ki, kendilerinden birini bu güzel binaya lâyık görmezler ve neticede misyoneri kilisenin önünde yatırıp ilahlarına kurban ederler!

3 Temmuz Pazartesi. Torres Boğazı’nın son, fakat en biçimsiz kısmı için erkenden yola çıktık. Rüzgâr gece kuvvetlenmiş, bugün daha canlı esiyor. Umumiyetle boğazda rüyet açık olup yüksek adalar uzun mesafeden görülebilir. Öğleye doğru Avustralya kıt’asının en kuzey ucu olan York Burnu ve civarındaki adalar, bir müddet ufukta bize yoldaşlık etti.

Gün ilerledikçe, gökyüzü küme küme bulutlarla kararmaya başladı. Bazen yağmurla beraber kuvvetli sağanak bindiriyor. Kalacağımız Thursday Adası’na kestirmeden gidebilmek için, Wednesday Adası’nın doğusunda gemi yolundan ayrıldık. İç içe girmiş bir sürü ada arasından geçiyoruz. Su çok sığlaştı, fakat bulanık ve dip gözükmüyor... Geçmek zorunda kaldığımız dar bir geçidin en derin yerinde haritaya göre ancak 2 metre su var. Üstelik, yol üstündeki Scott kayalarını işaretleyen şamandıra da kopup gitmiş. Nihayet öğleüstü, Torres Boğazı kâbusunu hayırlısı ile arkada bırakıp, Thursday Adası’nın yegâne şehirciği Port Kennedy önünde funda demir ettik.

Üç kilometre kadar boyunda ve yerlilerin Waben dedikleri Thursday Adası, Avustralya’ya ait olup Torres Boğazındaki bütün adaların idare merkezidir. Sahildeki iki katlı gümrük binasında gene bir yığın evrak

doldurup imzaladık. Yalnız burada Miço'nun kıymeti biraz düştü. 5000 yerine, 3000 liralık bir taahhütname imzalattılar...

Sahildeki yoldan içeri kıvrılınca ana caddeye çıkılıyor. Hafif meyilli ve ağaçlarla çevrili geniş asfalt yolun iki tarafında ahşap dükkânlar yan-yana sıralanmış.

İnci Avcıları

Thursday Adası'nın dünyaca tanınmasına sebep, etrafındaki zengin inci istiridyesi yataklarıdır. Bilhassa İkinci Dünya Harbi'ne kadar Japonların büyük bir inci filosu çalışırmış bu sularda. O zamanlar adanın ufacık koyunda, 300 tane "Lugger" denen dalgıç teknesi demirlermiş. Bunlar 20 metre kadar boyunda, çift direk, randa yelkenli ve motorlu teknelerdir. Akıntı ve rüzgârla fazla sürüklenmemek için bordaları gayet singin, su kesimleri çok derin inşa edilir. Bugün sayıları kırka kadar düşmüş.

Her Lugger'da 3 ilâ 6 dalgıç çalışır. Dizlerinin üstüne kadar inen yarım dalgıç elbisesi ile 52 kulaca kadar iniyorlar. Umumiyetle 20 ilâ 40 kulaç arasında çalışırlarmış. Tekne demirlemeyip akıntı ile ağır ağır akarken, dalgıçlar da o istikamette dibi tarayarak inci istiridyesi toplarmış. Bazen bir tabak iriliğinde olur bu istiridyeler. Her dalgıcın çıkardığı istiridye yukarıda ayrı ayrı konur ve dalıştan sonra bunları kendisi açarmış. Çıkan inciyi dalgıç, istiridyenin kabuklarını da tekne ve teçhizat sahibi alıyor. Tonu 10 bin liraya (1.000 USD) ihraç edilen istiridye kabukları sanayide sedef olarak kullanılır. Geçen yıl bu sularda çıkartılan en kıymetli inci, Avustralya'da 100 bin liraya satılmış.

Yalnız ticaret rüzgârları mevsiminde, nisandan ekim sonlarına kadar ve bu aylarda da mehtabın yarım olduğu, yani akıntıların en zayıf aktığı günlerde dalış yapılabiliyor. Dipte çalışırken, köpekbalığından ziyade büyük rina balıklarının daha tehlikeli olduğunu söylerler. Denizde bir dalgıç ölünce kırmızı renkteki etekliğini teknede çalıştığı yere asarlar, böylece kimin öldüğü uzaktan belli olurmuş. Bunu gören civardaki diğer tekneler, o günü çalışmayı bırakıp, hep beraber limana dönermiş. Biz geldiğimiz günlerde, hava hortumu pervaneye takılarak boğulmuş genç bir dalgıcın cesedini bu şekilde getirmişlerdi... Civar adalardan gelip dalgıçlık yapan yerliler iyi para kazanmakla beraber kıymetini bilmezler. Avuç içi kadar adada, içi kadınla dolu bir sürü meyhane, otel mevcut. Para suyunu çekince içtikleri de mavi ispirtodur...

Son yıllarda artan “Sun’i İnci” yetiştirilmesi büyük darbe vurmuş dalgıçların işine. Yalnız bu civarda beş tane sun’i inci istasyonu kurulmuş. Bu istasyonlarda, deniz kenarındaki tahta raflardan sepetler içine konmuş canlı istiridyeler suya sallandırılır. Mevsimi gelince çıkartılıp istiridyelerin ağzı açılır, içine bir sedef parçası konup tekrar denize bırakılır. Zamanla istiridye, bünyesi içindeki bu yabancı madde etrafına kendi usaresiyle bir kılıf örerek sun’i inciyi meydana getiriyor.

Sahil boyundaki yolda hükümete ait büyük bir istiridye deposu bulunuyor. Bir gün önünden geçerken, yaşlıca müdürü bizi çağırıp içeriyi gezdirmişti. Fiji adasında iken bir dostumuz, ağabeysinin Thursday Adası’nda yaşadığını ve buraya geldiğimiz zaman onu bulmamızı rica etmişti. Kendisini ararken, tesadüfen bize depoyu gezdiren zatın aradığımız Mr. Filewood olduğunu öğrendik. Bazen koca dünya ne kadar küçülür. Kendisi bizden fazla şaşırdı ve sevindi.

Bir gün bizi tekneden alıp evinde ağırladı ve sonra arabasıyla adayı gezdirdi. Adanın 100 küsur metrelik en yüksek tepesinden gözüken manzara pek güzel. Bütün civar adalar ve mercan sığlıkları ayrı ayrı renklerde göz alabildiğine uzanıyor. Dönüşte yolumuz şehrin sırtındaki tepenin arkasında kurulmuş mezarlıktan geçti. Ada çok ufak ama koca bir mezarlığı var. Hemen her taşın üstünde daha çok genç yaşta ölen dalgıç isimleri... Bunlar arasında, bu sularda çalışırken öleri Japon dalgıçlarının mezarları dikkati çekiyor. Mezarın üzerine tabak tabak yiyecek, bir şişe şarap, kadeh,hatta sigara gibi şeyler koyup bir içki sofrası gibi donatıyorlar...

Bu adada, karıncaların da boylarından büyük bir marifeti vardır. Milyonlarca karınca bir araya gelip taşıdıkları topraktan “Karınca Tepesi” denen, bir iki metre yüksekliğinde, piramit veya muhtelif biçimlerde tepeler yaparlar. İnsan bu tepelere uzaktan bakınca taştan hususi yapılmış zanneder. Üstünden bir parça koparınca, içinden, birbirine girmiş binlerce karınca yolu çıkar. Bu tepelerin büyük boydakilerini karıncalar bir yılda yaparlarmış.

Demirli olduğumuz küçük tahta iskelenin önü mevsim rüzgârlarına açık. Rüzgâr, kuvvetli med-cezir akıntısı ile birleşince, bazen su, dere gibi 5-6 mil sür’atle akıyor.. Botla sahile gidip gelmek bir işkence. Hele Miço oynarken denize düşecek diye ödümüz kopuyor. Bu akıntıya karşı yüzüp de zincirden çıkması imkânsız.

Hareketimizden bir gün önce Filewood ailesi bir koca paketle ziyaretimize geldi. İçinde bir çift, dış kabuğu da sedefe kadar temizlenip parlatılmış, “Altın Dudak” denen en makbul inci istiridyesi ve daha birçok nadide böceklerin kabukları vardı...

TİMOR'DA BALIK FESTİVALİ

10 Temmuz 1967 Pazartesi sabahı Thursday Adası'ndan ayrıldık. Kuvvetli akıntı ve rüzgâr önünde, Prince Of Wales ve Friday Adaları'nı iskelede, Hammond ve Goods'u sancakta bırakarak esas gemi yoluna çıktık. Öğlene doğru, Torres Boğazı'nın son emaresi Booby fener adası da artık arkamızda kaldı. Bir tanker aksi istikamette yanımızdan geçiyor...

Hint Okyanusu'nun Timor Adası ile Torres Boğazı arasında 1000 mil kadar uzanan bu kısmına "Arafura Denizi" derler. Timor'a yakın kuzeybatı kısmı müstesna, umumiyetle 50 kulaç civarında sığ bir denizdir. Birçok kum bankı ve mercan kayaları rasgele serpilmiştir, iyi sürvey ya

pılmadığı için bazıları bilinmez veya yeri haritada takribi olarak gösterilir. Sığlığından dolayı, Torres Boğazı'nda olduğu gibi açık mavi, güzel bir rengi vardır.

Gece yarısı Carpenteria fener gemisini bordalayıp Timor'a doğru tebdil rota ettik. Port Moresby'den beri geceleri serin oluyor. Bu mevsimde kış aylarının hüküm sürdüğü Avustralya kıt'asının üzerinden gelen rüzgârlar, soğuğu da beraberinde getiriyor. Akdeniz'den beri kullanmadığımız yorgan meydana çıktı. Geceleri kazak, ceket giymeye başladık. İki yıldır tropikal iklimde, gece gündüz daima sıcak, vücudumuzun soğuğa karşı mukavemeti kalmadı. Gerçi soğuk diye şikayetettiğimiz, hiç bir zaman 20 derecenin altına düşmüyor.

Ertesi günü, rüzgâr önünde koşan yağmur bulutları üstümüzden geçerken bizi de ıslatarak yoluna devam etti. Her akşam geç saatlere kadar güvertede oturup kâinatın güzelliğini içimize sindire sindire yudumluyoruz. Eski dostumuz Venüs, yay gibi ince yeni mehtabı koluna takmış, tam pruvamızda çıkıyor. Kara suların üstüne düşmüş gümüşten gölgeleri, iki aşık gibi oynaşarak tâ yanımıza kadar sokulur. Kısmet, usta bir balerin gibi dalgalar üstünde dans ederken, yakamozdan duvağını peşinden eksik etmez...

Bu gece, aksi istikamette geçen bir gemi, silyon fenerimizi görüp yakınımıza gelince durdu. Pırıldakla devamlı birşeyler yazıyor. Morsdan anlamadığım için, bön bön bakmaktan başka elden bir şey gelmedi. Adamcağızı daha fazla üzmemek için projektörü yakıp yelkenlere tuttum. Hâlâ yazmaya devam ederek yol verdi gitti...

Müteakip günler kâh artan, kâh hafifleyen rüzgârın önünde yol aldık. Arada bir yağmur kuvvetli bir bora ile gelip geçer. Açık deniz hayatının normal cilveleri. Artık gemilere rastlamaz olduk. İlerledikçe altımızdaki su da derinleşiyor, rengi gittikçe koyulaşmakta...

14 Temmuz Cuma. Bugün bizim oltaya üç tane balık asıldıysa da hiç birini yukarı alamadık. Biri iğneyi kırdı, diğer ikisi çekerken kurtuldu. Şimdiye kadar bizim olta hiç böyle münasebetsizlik yapmamıştı. Ertesi sabah kahvaltı ederken, gene bir dolfin oltaya asılıp çekerken kurtuldu. Nihayet öğleye doğru bir tanesi sebatkâr çıktı, yuttuğu zokayı güverteye çıkana kadar ağzından bırakmadı. Ufak boy, iki kiloluk dolfin, tam bir aç gözlü aile porsiyonu. Hemen tavaya yol gösterdik... Daha onun pişmesi bitmemişti ki, bir tane daha tutuldu. Bu sefer biraz daha babacan. Onu da tuzlayıp astık.

Akşamüstü, radyoyu karıştırırken kısa dalgada Ankara radyosunun yayını çıktı. Keyifle ancak birkaç türkü dinleyebildik. Sonra peşinden Şophen ve bir de tiyatro!

Gece galiba dolfinlerin âhı tuttu bana... Bir mide bulantısı, baş dönmesi, peşinden titreme ile ateş bastı. Sabah, ilâçla ateşi düşürdükse de, halsizliği birkaç gün devam etti...

Deniz Yolculuğunun En Heyecanlı Anları

17 Temmuz. Bugün Kısmet'in Salacakta denize inişinin, doğum gününün üçüncü seneyi devriyesi. Emeği geçen ustalar, yardımını esirgemeyen dostlar sağ olsun. Şerefine Oda güzel bir pasta yaptı...

Öğleden sonra etrafımızda kuşlar fazlalaştı, karaya yaklaşıyoruz. Akşam yıldız rasadında, Timor'un poyraz burnu Punta Sevivara'dan 45 mil mesafede çıktık. Akıntıdan her gün 15-20 mil kadar bir istifademiz oldu. Sekiz günde 900 mil yol kat ettik. Sabaha karşı buruna varmamız muhtemel. Gece vardiya tutuyoruz. Büyüyen mehtap dörde doğru batarken yerini zifiri bir karanlığa bıraktı.. Tahminimize göre buruna 20 mil kadar yaklaşmış olmamız lâzım. Anormal akıntıları nazara alarak yelkenleri indirdik.. Havanın aydınlanmasını bekliyoruz. Rüzgâr akşamdan beri fazlalaşmış, armada ıslık çalıyor. Tekne kaba dalgalara bordasını vermiş, sarhoş gibi bir taraftan bir tarafa yıkılıyor. Bir ara Miço, kamaranın üstünden kurutulmuş balık çalarken, teknenin ani bir yalpaya düşmesi ile az kalsın denize gidiyordu. Afacanı içeriye kapadık...

Her dakikası saatler gibi uzayan heyecanlı bekleyiş.. Karaya yaklaşırken bu gece beklemeleri, hem de en kalın numaradan bir ömür

törpüsüdür. Bir yelkenli ile yolculuğun her halde en sıkıntılı anları bu olsa gerek... Bir açık deniz geçtikten sonra ufak bir burun veya adayı bulmaya çalışırsın.. Hemen çoğu zaman burası rüzgâraltı bir yerdir. Önünde mercan kayaları, sığlıklar, asırlarca nice cefakâr teknelerin omurgasını kemirmiştir. Etrafta bilinmeyen, sık sık yön değiştiren akıntılar vardır. Ekseriya karanın tesiriyle hava şartları kötüleşir. Bütün bu tehlikelerin önünde, tâ güneş, yıldız gibi milyonlarca kilometre mesafedeki cisimlerden aldığın rasatlara güvenerek, zifiri karanlıkta, artık gelmiş olmamız lâzım diyerek, yelkenleri indirip havanın ağarmasını beklersin... Bir ufak hesap veya kronometrenin hatası, tahmininden fazla akıntı veya haritada gösterilmeyen bir kaya, bir anda bütün varlığını nihayete erdirmeye kâfi gelir... Her karaya yaklaşışta, işte bu perde, aynı heyecanla yeniden oynanır...

Hava ağarırken, Leti ve Moa Adaları kuzeyde, Sevivara Burnu da batıda şekillenmeye başladı. Gece akıntı, batı yerine güneye atmış biraz. Yelken yapıp tekrar yol verdik. Öğleyin, burun ve önündeki alçak Yaco Adasını bordaladık...

Doğu-batı yönünde 550 km. kadar uzanan koca Timor Adası ortadan ikiye ayrılmıştır. Bizim gideceğimiz doğu kısmı Portekiz müstemlekesi, batı kısmı ise Endonezya'ya ait. Portekiz Timor'un idare merkezi ve aynı zamanda limanı olan Dili şehri, Sevivara burnundan 100 mil kadar batıda ve adanın kuzey yakasında. Ada dağlık. Hemen deniz kenarından 1200 metreye yükselen çıplak dağlar sonra düzleşip geniş yaylalar halinde içerilere doğru uzanıyor. Sahili takiben 4-5 mil açıktan yol alıyoruz. Akşam rüzgâr iyice hafifledi. Gece yarısından sonra da tamamen kaldı.

Büyük adalar civarında, normal ticaret rüzgârları yerini imbat ve meltemlere bırakır. Kara ve denizin birbirinden farklı soğuma ve ısınması neticesi gündüzleri denizden karaya doğru imbat, geceleri ise tersine, karadan denize doğru meltem eser. Med-cezir akıntıları ile sahile yakın düşmemek için makineyi çalıştırdık. Mehtap nefis, deniz sakin.

Akıntı Kısmet'i Kayalara Sürüklüyor

19 Temmuz çarşamba. Her gün ardımızdaki denizden yükselen güneş bugün tepeler üstünden doğdu.

Makina çalıştığı halde çok ağır gidiyoruz. Biraz daha gaz verdim, motor yemedi ve tuhaf sesler çıkartarak sustu. Tekrar çalıştırdım, egzostan su, musluktan akar gibi tazyiksiz çıkıyor. Birkaç turdan sonra

gene durdu. Biraz makinayı kurcaladım, becerebileceğim bir şey değil, bıraktım.

Bütün gün rüzgâr hiç esmedi. Sigara dumanı bile dikine çıkıyor. Önünde kaldığımız Bandura Burnu'na, öğleye doğru, akıntıların tesiriyle çok yakın düştük. Bütün sahil boyunca uzanan mercan resiflerinin hemen dibi 100 kulaç derinliğinde, demirlemek imkânsız. Artık tamamen med-cezir akıntılarının insafına kaldık. Bazen tekneyi açıyor, bazen üstünde ölü denizlerin kırıldığı kayalara, mercan kokusunu duyacak kadar yaklaştırıyor... Sıcak günde, soğuk terler dökmekten başka elden bir şey gelmiyor. Tam ümidi keserken, bir orkoz akıntısının görünmez elleri Kısmet'i kapıp ağır ağır uzaklaştırıyor kayalardan...

Nihayet akşamüstü rüzgârın gönlü olup poyrazdan hafif hafif almaya başladı... Her püften azami istifade için ne kadar yelken varsa, genoa da dahil basılı, tekne ağır ağır yürümeye başladı. Hava kararırken rüzgâr gündoğusu sonra kıbleye dirise edip karadan esmeye başladı ve bütün gece devam etti.

Mehtap parlak, üç mil kadar açıktan yol aldığımız halde, önümüzde koca bir hörgüçle yükselen Kuri Burnu ve sahiller rahat belli oluyor. Şimdi kurak mevsim, sahil boyunca dağ eteklerinde yer yer ufak orman ve çalı yangınları meşale gibi yanıyor.

Perşembe sabahı gün ağarırken, Dili'ye kadar 12 mil yolumuz kaldı. Yükselen güneşle beraber hafifleyen meltemin peşinden imbat da imdada yetişti.

Dili yarım ay şeklinde uzanan geniş bir koyun ortasında. Doğu ucundaki burnu, Fatu Cama'yı bordalayınca, önce beyaz fener kulesi, sonra büyük kilise ve yeni liman binası ile küçük şehir gözükmeye başladı.. Koyun önünde uzanan su seviyesindeki geniş mercan resifleri, batı ucunda 50 metre kadar genişliğinde, iki tarafı şamandıralı bir geçit veriyor. Elimdeki 1966 tashihli İngiliz bahriyesinin Kılavuz kitabı, yeni rıhtım ve koydaki akıntılardan hiç bahsetmediği gibi şamandıralar da yazdığının tam aksi renk ve biçimde!

Kolay manevra için limanın önüne gelince genoa yerine trinket ve flok'u bastık. Başta iki demir hemen fundaya alesta... Rüzgâr yıldızpoyraz, hafif hafif denizden doğru esiyor. Bizim ikinci kaptan dümende, Miço demir başında, ben de mâkâ-mımda, direkte, döküntüleri görmeye çalışarak şamandıralar arasından içeriye kıvrılıyoruz. Met zamanı, sular yüksek, geniş bir sahaya yayılı mercan

döküntüleri zor seçiliyor. Limanın içinde üç yerde daha kaya döküntüsü var. Onları sıyırabilmek için, içeriye üçgen şeklinde giren kayalara doğru orsalayıp birkaç metre kalana kadar sokulmak icap ediyor. Koyun nihayetine doğru, 10 kulaç suda çift demiri de koyuverdik...

Timor Adası

Daha bizim 10 günlük sakalı kazımaya vakit bulamadan, polis, doktor ve gümrükçü bir motorla geldiler. Vizemiz yoktu. "Türkiye dost memlekettir" diyen Portekizli komiser hemen bastı mührü.

Demirlediğimiz yerde ufak bir gemi leşi varmış. Çapalarımızın takılmaması ve aynı zamanda sahile gidip gelmenin de daha kolay olması için bizi kendi motorları ile yeni rıhtımın önüne çektiler.

Ufak boy gemilerin yanaşabileceği rıhtım ve arkasındaki antrepolar yeni bitmiş. Rıhtımın üst tarafında geniş bir kumsal uzanıyor. Onun arkasından geçen yol, hükümet erkânının tek katlı güzel evleri önünden Fener burnuna doğru gidiyor. Şehrin ortasında geniş bir yeşil saha ve onun içinde bu denizleri 16. asırda keşfeden Portekizli denizcilere izafeden dikilmiş bir heykel bulunuyor. Meydanın üst tarafında, kemerli kapısı önünde, eski zaman kıyafeti giymiş, göğsü çıplak, koca palalı iki Timor'lu askerin nöbet tuttuğu büyük hükümet binası yükseliyor. Yandaki sokak içinde, sahibinin çoğu Çinli dükkânlar sıralanmış. Ara yolları toprak. Her vasıta geçişinde havalanan toz bulutu ile Dili, bizim Güney Anadolu kasabalarını andırıyor.

Yarım milyon nüfuslu Portekiz-Timor'un yerli ırkını Papualı, Malezyalı ve onların karışımı melezler teşkil eder, Malezyalılar güzel ve güler yüzlü insanlar. Kazıklar üstünde, yerden bir metre kadar yüksekte yapılmış sazdan yerli evleri, temiz ve derli toplu. Şehrin arka tarafındaki kapalı pazar yerinde taze sebze ve meyve, keçi eti bol ve ucuz. Üç beş kelime Portekizce'den başka lisan bilmeyen yerlilerle alış verişimiz, bilhassa ilk günler zor ve komik oluyordu.

Adada bir hayli Portekiz askeri mevcut. Zaten bütün idare ve her şey askeri. Gelişimizin ertesi sabahı, bahriye kumandanı olan Liman Reisine, hem ziyaret, hem makinanm tamiri için gittim. Singapur ile Dili arasında çalışan bir kosterin makinistini, John Sylva'yı tamir için verdi. John, yanına iki üç de gedikli aldı ve bizim motorun üstünde tam beş gün talim gördüler. Hoş, efendi bir çocuk, iyi de arkadaş olduk, ama ufak motor pratiği yok. Bizim garibin kurcalanmadık tarafı

kalmadı... Dört kere silindir kapağı açıldı, siboplar fazla kurum yapmış, temizlendi. Nafile, bizim paşanın bir türlü gönlü olmuyor çalışmaya... Ufacık kıç altında günlerce dört kişi çalışınca, teknenin içi dışı alt üst olup her taraf yağ içinde aldı. Bazısını deniz tutup güverteye istifra edenler bile oldu. Nihayet motorun hastalığı egzoz borusunda çıktı, içi tamamen kurum bağlamış. Pek ender rastlanan bir arıza. Egzoz borusunu söküp iyice temizleyince, çalışmaya başladı. Fakat makina çok takatten düştü, ilk fırsatta bir elden geçirtmemiz lâzım...

Bir Çinli Yemeği

Dili'de bir çok Portekizli dostlarımız oldu. Şehrin bitiminde, ufak bungalolardan müteşekkil Miramar otelinin sahibi, ekseri akşamlar bizi yemeğe alır, serin bahçesinde soğuk içkimizi içerdik. Dili'nin yegâne eczanesinin sahibi arabası ile civar köyleri gezdirdi.

Bir akşam, bir Çinli arkadaş, methini geldiğimizden beri duyduğumuz ve "Kaynayan Tencere" dedikleri bir Çin yemeğini bizim için hazırladı. Sofranın ortasına ufak bir mangal konmuş. Mangalın üstünde, ateş için ortasından boru çıkan hususi bir tencerenin içinde fokur fokur su kaynıyor. Masada ince ince kesilmiş file et, balık, sebzeler, yumurta ve daha birçok Çin yiyecekleri, her şey çiğ...

Çatal kaşık yerine Çin usulü ince değnekler kullanarak, herkes hangisinden yemek istiyorsa alıp tencereye atıyor. Bir iki dakika kaynadıktan sonra, yumurta ve soya fasulyası sosu ile hazırlanmış bir acı salçaya daldırıp yeniliyor.

Kullanmasına alışmadığımız Çin değnekleriyle yemeğe çalışırken, lokma, ağzımızı bulana kadar masanın üstünde düşmedik yer bırakmıyor. Başımıza gelecek malum olmuş, gelirken yanımıza bir maşa almıştık.. Çinli ahbaplar değnekleriyle rahat rahat yer,bizim halimize gülerken, gömleğin altında sakladığım maşayı çıkartınca, onların sopaları yaya kaldı!

O akşam, yeni bir kulüp binasının açılış balosu varmış. Yemekten sonra ev sahibinin elbiselerini bana giydirdiler. Sıra kunduralara gelince, Çinli'nin ayakları altı yaşındaki çocuğunki kadar ufacık, pabuçları olmadı. Üstte ceket, kravat, aşağıda lâstik sandaletler, gece yarısından sonra biz de balonun kalabalığına karıştık...

Bir Pazar günü, bize ev sahipliği yapan bütün arkadaşları toplayıp, Kısmet'le bir gezintiye çıktık. Bir kaç günlüğüne uğradığımız Dili'de, motor tamiri yüzünden temmuz sonunu bulduk. Dili'ye 50 mil

mesafede, Bemelai isminde ufak bir dere ve göl vardır. Orada, her dört beş yılda bir, büyük bir balık festivali yapılırmış. Bu seferki, bu yılın ağustos ayının 5'ine tesadüf ettiği için, birkaç gün daha kalıp, onu da görmeye niyetlendik...

Bemelai Balık Festivali

Askeri kantinden, arkadaşların yardımı ile ucuza konserve, nevale ve sıtmaya iyi gelir bahanesiyle iki damacana da nefis Portekiz şarabı alıp 3 Ağustos Perşembe akşamı Dili'den ayrıldık.

Gece sahili takiben yol alırken, kuzeydeki Alor Adası ile Timor arasındaki Ombai Boğazı'nda, akıntı ile bir hayli açığa düşmüşüz. Gideceğimiz yer uzaktan hiç belli olmuyor. Onun birkaç mil altında, tam Endonezya hududu üstünde Batu Gadeh köyü var. Öğleyin onun önündeki koyda demirledik. Sahilde, eski bir kalenin dört duvar kalmış enkazı içinde yerli askerden müteşekkil bir garnizon bulunuyor. Portekizli Komutan Bemelai'a gitmiş, yerli askerlerin içinde lisan bilen yok. Festival yerinin açığından geçtiğimiz bir burnun dibinde olduğunu zar zor öğrenebildik.

Sabah erken, sahile yakın gerisin geriye çıkıyoruz. Bir kaç ufak köy önünden geçtikse de, öyle festivale benzer bir kalabalık göremedik. Nihayet altı yedi mil sonra, büyük bir burnun dibindeki kumsalda, kayıklarını sahile çekmiş balıkçılar ve biraz içeriden yükselen dumanlar gözüktü. Dipyemyeşil kum... Dört kulaçta demirleyip sahile çıktık.

Denize akan ucu bir kum bankı ile kapanmış 30 metre kadar genişliğinde bir dere, üstüne eğilmiş asırlık ağaçların arasından 700-800 metre kıvrılarak ufak bir sığ gölde nihayet buluyor. Her üç ilâ beş yılda bir vuku bulan çok yüksek med zamanı, kabaran deniz, dere ağzındaki kum bankını aşıp, beraberinde balık, karides, çağanozla içeri, göle girermiş.

Yerli lisanında "Be" (su), "Malai"da (yabancı), manâsına geliyor. Çok eski bir efsaneye göre, bu su için birbirleriyle kanlı muharebeler yapan civar kabileler, en sonunda, denizden gelen bu "Yabancı Su" için bir anlaşmaya varmışlar. İçeri balık girdiği zaman, tutmaya başlamadan evvel, kendilerine bu nimeti verenilâhları için gölün ortasında bir insanı kurban ederlermiş.

Ayinlerle kesilen insanın kanı gölün suyuna karışınca, bütün kabileler, dostça suya girip, son balık da tutulana kadar günlerce avlanırmış. Bugün insan yerine göl kenarında bir manda kesiyorlar. Merasimden

evvel tek bir balık dahi tutmazlar.

Bütün civar köylerden gelen binlerce yerli, dere kenarında sazdan küçük kulübeler yapmış.

Önünde ateşler yanıyor, davullar çalınıp kadınlar neş'e içinde şarkı söylüyor...

Gölün kenarında, büyük ağaçlar arasındaki bir meydanda, kamyon ve otobüslerle Dili'den gelen misafir ve hükümet erkânı için saz ve bambudan yapılan kulübelerden ufak bir köy kurulmuş, etrafını fırsat düşkünü Çinli lokantacılar, bezirgânlar, lotaryacılar çevirmiş...

Dere ve gölde iğne düşecek yer yok. Binlerce yerli, genci ihtiyarı, kadını erkeği, yarı bellerine gelen suya girmiş, kimi serpme, kimi sopa, kimi elle balık, karides, çağanoz tutuyor. Ayrıca, yüzlerce içi oyma ağaçtan yapılmış yerli kayıkları ile balıkçılar, birbirine çarparak serpme atıyorlar. Kimi tuttuğunu satıyor, kimi Çinli bezirgânda cicili bicili basma ile değiştiriyor. Bazısı tuttukları balığı ateşte kurutup, bütün sene yemek için saklıyor...

Akşam, meydan ortasında yakılan koca bir ateş etrafında, kendi orijinal elbiselerini giymiş yerliler danslarını oynarken, kızarmış balık kokusu, keçi etinden yapılan şişin dumanına karışmış, herkesin elinde bir şişe şarap, geç saatlere kadar türlü eğlenceler devam etti...

Bu âlem, gölde son balık da tutulana kadar üç dört gün devam ediyor...

İLAHLAR ÜLKESİ: BALİ

6 Ağustos 1967 Pazar günü, Timor Adası'nın Bemelai köyü önünden Bali'ye doğru yelken bastık.

Kuzeyde Sumatra'dan doğuda Taninbar'a kadar irili ufaklı birçok adadan müteşekkil "Doğu Hint Adaları", bir yay şeklinde 2.000 mil uzanır. Bütün bu adalar Endonezya Cumhuriyeti'ne aittir.

Daha müsait rüzgâr bulabilmek ümidiyle, Bali'ye kadar bu adalar zincirinin güneyinden gitmeyi tercih ettik. Ama kitap üstündeki hesap hakikate uymadı. Tersine gayet hafif havalara rastladık. Batıya doğru bizimle beraber akan akıntının yardımı da dahil, 600 millik yolu ancak dokuz günde alabildik...

İlk gece hafif imbat ve meltemlerle Ombia Boğazı'ndan inerek Savu Denizi'ne girdik. Doğudan rüzgâr beklerken, bütün gün, tam aksine batıdan esip kafadan deniz kaldıran bir rüzgârla karşılaştık. O akşam Timor'a gelirken geçirdiğim ateşli kriz tekrar etti. Mide bulantısı, baş dönmesi, sonra titreme ve peşinden kuvvetli ateş. Devamlı koruyucu ilâç almamıza rağmen herhalde hafif bir sıtma mikrobu aldım.

Ekvator'a 9 derece yaklaştık artık. Geceleri hafif serin olmasına rağmen, gündüzleri bunaltıcı sıcak yapıyor. Bilhassa öğle saatlerinde, yelkenlerin gölgesinde güneşten saklanacak yer arıyoruz. Bazen rüzgârın gönlü olup hafif hafif eser, sonra gene limanlık havalar. Her değişen rüzgârdan âzami istifâde için gece ve gündüz yelkenleri devamlı değiştirmek icap ediyor. Yelkenleri bir taraftan öbür tarafa günde 8-10 defa aktardığımız olurdu.

10 Ağustos Perşembe, Doğu-batı yönünde 350 km. kadar uzanan dağlık Flores ile onun 25 mil altındaki Sumba Adaları arasından geçiyoruz. Bugün hava kapalı, hele Flores'in üstü simsiyah bulutlarla örtülü. Arada yağmur çiseleyip geçiyor. Akşamüstü hava sıyırdı.

Peşipeşine takılmış iki büyük balina, fıskiye gibi havaya su püskürterek önümüzden geçti. Dün gece, iri bir köpekbalığı bizim oltayı kapıp götürmüş.

Her akşam, bütün mevcut renkleri yanma alıp batan güneşi hususi tiyatromuzda seyrediyoruz. Eski dost Venüs gene pruvada çıkıp gideceğimiz yolu aydınlatır. Ama artık ihtiyarladı, her akşam biraz daha erken uykuya çekiliyor.

Türkiye ile aramızdaki saat farkı 5'e indi. Hemen her gün, Ankara radyosunun kısa dalga programında tatlı bir hanım sesi, biz öğle yemeğini yerken "Günaydın" diye sabah yayınına başlıyor.

Birbiri peşi sıra uzanan adaların altından geçiyoruz. Flores ile Sumbawa'mn arasındaki ufak Komodo Adası, yeryüzünde nesli tükenen dev Dragon-lizar "Varnüs"lerin zamanımızda yaşadığı yegâne yer. Yüksek dağlarla kaplı Sumbawa Adası'nın kuzeybatısında, hâlâ tepesinden kızgın dumanlar püsküren fâal Tambora Yanardağı yükselir. 12 bin kişinin ölümüne sebep olan 1865'teki indifada 5.000 m. irtifadaki zirvesinin 2.000 metresi havaya uçup yerine 10 kilometre kutrunda kocaman bir krater açılmış!

Pazar sabahı gün ağarırken, top iriliğindeki cam şamandıralara bağlanmış sopalar, birkaç yüz metre ara ile göz alabildiğine önümüzde uzanıyordu. Buralarda kaçak avlanan Japon balıkçı teknelerinden bırakılmış pareketaşamandıraları. Belki son bulur diye bir müddet takip ettik, bitecek gibi değil, aralarından geçtik.

Korkunç Akıntı

14 Ağustos Pazartesi. Gün doğmadan aldığımız yıldız rasatları bizi Bali'nin 20 mil altında çıkardı. Adalar arasındaki boğazlarda, Mayıs'tan Ekime kadar süren keşişleme muson rüzgârları mevsiminde, akıntılar güneye doğru bazen 8 mile kadar çıkan bir sür'atle akar. Kasımdan Nisan'a kadar devam eden batı ve karayel musonlarında, boğazlardaki akıntı tersine kuzeye döner. Bunu nazarı itibara alarak son gece rotamıza 20 derece akıntı farkı verdiğimiz halde, 12 saatte, esas rotamızdan 25 derece, yani cem'an 45 derece güneye düşmüşüz!...

Bali'nin kuzeydoğusunda külâh gibi yükselen Agung Yanardağı, sabahın berraklığında, kuzeyimizde bir müddet gözüktü.

Rüzgâr hafif, makinayı da çalıştırdık. Tafelhock Yarımadası, dar bir boyunla Bali'nin güneyinden aşağı doğru sarkar. Adanın yegâne mahfuz limanı Benoa, Bali ile bu yarımada arasında uzanan koyun içindedir.

Gün ilerledikçe kuvvetli bir ters akıntı içine girdik. Etrafımızda "Tide-rips" denen med-cezir ve ters rüzgârın meydana getirdiği çok kuvvetli anafor ve girdaplar teşekkül etmeye başladı. Bunlar yaklaşırken suyun üstü fokur fokur kaynayan bir tencereyi andırıyor. Sanki bora geliyormuş gibi denizin üstünde korkunç bir hışırtı oluyor. Bunların meydana getirdiği karmakarışık dalgalar Kısmet'i kapınca, en dehşetli

bir fırtınaya tutulmuş gibi oradan oraya savuruyor. Halbuki 50 metre yanımızda hiçbir şey yok, etraf sütlimanlık, ayna gibi dümdüz. Bu girdapların birinden kurtulup daha rahat nefes almadan bir yenisi yaklaşıyor. Bazen hemen yanımızdan, bize hiç dokunmadan geçip yok oluyorlar.

Doğu Hint Adaları Kılavuz kitabında, Bali ile Lombok arasında uzanan bu boğazda, med-cezirle meydana gelen çok kuvvetli anaforların 1000 tonluk bir gemiyi alabora olma tehlikesine sokacak kadar aykırılattığını, War Krishna adlı bir Hollanda harp gemisini rotasından 45 derece attığını yazar. Hatta, koca Emden Kruvazörü bile, bu boğazda, 13 mil bir sür'atle seyrederken rotasında tutulabilmek için dümende bir hayli müşkülât çekilmiş.

Bütün gün yelken-motor, dokuz saatte ancak 10 mil kuzeye yol alabildik. Bu zaman zarfında pareketamız akıntının tesiri ile tam 45 mil kaydetti. Akşamüzeri, med-cezirin değişmesiyle beraber akıntı hafifleyip girdaplar seyrekleşti. Makinayı kapatarak yelkenle yol almaya başladık.

Gece yarısına doğru, Tafelhock ile onun 12 mil doğusundaki Nusa Besar Adası arasına vardığımızı tahmin ederek yelkenleri indirdik, sabahı bekliyoruz. Gecenin ikisine kadar devam eden mehtap, ıssız adanın yüksek tepeleri üzerinden boğazı aydınlattı...

Biblo Gibi Güzel Yelkenliler

Şafakla 7 mil batıdaki Benoa'ya doğru yol verdik. Kıyıya doğru, denizin üstüne serpilmiş üçgen şeklinde beyaz benekler gözüküyor... Dürbünle baktık, ama bir şeye benzetemedik. Yaklaşınca, bu benekler, yelken basmış küçük yerli balıkçı tekneleri çıktı.

Bu kadar güzel ve zarif yelken teknesini dünyanın hiç bir yerinde görmedik. 4 metre kadar boyunda, içi oyularak ağaçtan yapılmış, kalkık baş ve kıç bodoslama uçlarına figürler işlenmiş, göz alıcı canlı renklerle boyalı biblo gibi tekneler. İki yanından çıkan boyunduruk gibi kavisli ağaçlara uzun ve kaim birer bambu, muvazeneyi temin için bağlanmış. Beyaz bezden yapılmış şeytan uçurtması gibi yelkenleri de, kendileri gibi değişik ve şirin.

Baş bodoslamanın hemen dibinden çıkan kısa bir direğe, giz ve bumbası bambu kamışından yapılmış, üçgen biçimi bir yelken basıyorlar. Hafif rüzgârla, dalgaların üzerinden sekerek, etrafımızda pervane gibi dönüyorlar. İçlerinde bir veya iki kişi oturmuş, seğirtme ile balık avlıyor. Yüzlerce var bu teknelerden, denizin üstü papatya

tarlası gibi olmuş... Bugün Avrupa ve Amerika'da geliştirilip kullanılan "Trimaren" yelken teknelerinin esası, Bali'nin bu balıkçı teknelerinden alınmıştır.

Benoa koyunda demir yeri, mercan kayaları ve dökünteleri arasında 1.5 mil kadar yılan gibi kıvrılarak giden bir geçidin nihayetindedir. Geçit dar ve sert dönüşlü olduğu için ancak ufak boy kosterler içeri girebilir. Harita ve kılavuz kitabından hayır yok, direğe çıkıp görerek ilerlemek yegâne çıkar yol... Koyun alt burnunda, yolda rastladığımız balıkçı teknelerinin köyü ağaçlar arasında uzanıyor. Geniş koyun üst yakasından sarkan sığlıkların üzerinde yapılmış bir kilometrelik bir asfalt yolun sonunda ufak bir rıhtım ve gümrük, limanbinası bulunuyor. Biz de önünde demirledik.

Giriş muamelelerini yaptırmak için rıhtıma çıktığım zaman, Liman Reisini ve polisi bir telâş içinde buldum. Bugün Endonezya'da büyük bir komünizm aleyhtarlığı vardır. Hattâ General Suharto ihtilalinde, komünist diye yarım milyon insan öldürülmüş. Biz gelirken, bayraktaki Ayyıldızı uzaktan seçememişler ve bir Rus kotrası geliyor diye, resmi makamlar ne yapacaklarını şaşırmışlar!

Fiji'den ayrılmadan, Endonezya vizesi için Cakarta'daki Türk Elçiliğine müracaat etmiştik. Sefareti tedvire memur başkâtip, lüzumlu vize ve teknenin Endonezya sularına girme müsaadesini temin edip bize Dili'ye yollamıştı. Bütün kâğıtlarımız tamam olduğu için herhangi bir zorluk çıkmadı.

Bali'nin Dilberleri

Tabiat, arazide olsun, insanında ve san'atında olsun, her türlü güzelliği Bali Adası'na bahşederken ne kadar cömert davranmış. Deniz kenarından başlayan alçak ovalarından yanardağ eteklerine kadar her taraf yemyeşil. Adanın kuzeybatı kısmı dağlık olduğu için 2 milyona yakın nüfusu daha ziyade adanın orta ve güney bölümlerine dağılmış. Buralarda bir karış ekilmemiş toprak olmasa gerek. Daha bir köy bitmeden bir yenisi başlar.

Halkın esas gıdasını pirinç teşkil eder. Sabah kalkar pirinç yer, öğlen, akşam gene pirinç. Midesine giren gıdanın yüzde doksanı, sade suda haşlanmış pirinçtir. Bu yüzden her yerde set set çeltik tarlaları göz alabildiğine uzanır. Bol su isteyen bu çeltik ziraatı için, en eski devirlerden beri gayet muntazam bir sulama teşkilâtı kurulmuş. Bütün meyilli arazide, birbirinden birkaç karış alçak, set set ufak tarlalar hazırlanmış. En yukarıdaki tarla sulandıktan sonra suyu bir

aşağıdakine bırakılır. Bu çeltik tarlaları içinde, bir bezi kalçasına dolamış, göğsü çıplak, güneşe karşı başına geniş kenarlı huni gibi bir hasır şapka geçirmişkadın ve erkek çapa elinde bütün gün çalışırlar.

Bu cennet adanın huriler gibi güzel kızları da, eski medeniyetleri gibi dünyaya ün salmıştır. Kara uzun saçlarını toplayıp başlarında topuz yapar. Badem gibi iri hafif çekik gözler. Ucu kalkık bir burun ve altında hokka gibi dudaklar. Boylu ve kırbaç gibi bir vücuda sahiptirler. Kalçalarına sıkı sıkıya sarılmış, ayak bileklerine kadar inen bir bez, güzel endamının her hattını belli eder.

Köylerde ekseriya göğüsleri açıktır, üstlerine birşey giymezler. Şehirde, bellerini dört parmak kadar açık bırakarak, iri göğüslerini yukarı fırlatıp, üst kısımlarını meydana çıkaracak pek dar bir bluz giyerler. Eşyalarını palmiye yaprağında örülmüş dört köşe sepetler içine koyup başları üzerinde taşırlar. Daha sapından ayrılmamış koca bir çeltik demetini başı üstünde kırıta kırıta taşıyan Bali güzellerini seyretmek, gelirken kazıdığımız bütün akıntılara değdi doğrusu...

Bali'de Dinin Tesirleri

Bali'ye gelen her yabancının ilk intibaı, tamamen dinlerinin tesiri altında yaşayan bir cemiyetle karşılaşmış olmasıdır. Hindu, Budizm ve eski ananelerinin karışımından meydana gelen dinleri, bütün cemiyet hayatlarını, örf, adet ve yaşayışlarını, hatta güzel sanatlarını bile tamamen etkisi altına almıştır.

Güneydoğu Asya'dan Cava'ya sarkan bu Hindu dini, Bali'yi istilâ eden Cava kralları tarafından burada yayılmıştır. 16. asırda Cava'da İslâmiyet kabul edilince birçok Hindu asiller Bali'ye kaçıp yerleşmişler. Doğu Hint Adaları'nda, 17. asırdan itibaren büyük bir müstemleke kuran Hollandalılar, Bali'ye karışmamış, hatta bu asrın başlarına kadar istilâ bile etmemişler. Ayrıca misyonerlerin, hangi dine mensup olursa olsun, bu adada çalışmalarını yasak etmişler. Dolayısıyla Bali bugün Doğu Hint Adaları arasında, kendi örf ve adetlerini, güzel sanatlarını muhafaza edebilen müze gibi yegâne yerdir.

Bali'de kast, sınıf farkı el'an mevcuttur. Dört sınıf vardır. En yükseği Brahmanlar, yani rahiplerdir. Ahalinin yüzde doksanı "Sudra" denen en alt tabakayı teşkil eder. Bir erkek, kendinden üstün sınıfta bir kadınla evlenemez.

Bu insanlar iyi ve kötü ruhlara inanıp onlardan çok korkarlar. Dünyayı yaratıp ona ruh veren en yüksek mertebedeki ilahlarından başka,

günlük hayatlarında, kendilerini kötülüklerden koruması için, meselâ iyilik tanrısı, rüzgâr tanrısı, tarlaları, evlerini koruyan tanrılar gibi birçok ilâhları vardır. Agung Yanardağı eteklerinde kurulu en büyük mabetlerinden başka her şehirde, köyde ve evlerinin içinde dahi ufak mabetler bulunur. Bu mabetlerdeki tahta ve taş oymacılık, heykeltıraşlık, çok eski devirlerden beri güzel sanatların en yüksek mertebesine erişmiştir.

Yüksek duvarlarla çevrili bir bahçe içinde birçok aile beraber yaşar. Bu bahçe üç kısma ayrılmıştır. Mutfak ve yatılan kısım, pirinç ve hayvanlarını koydukları yer ve üçüncü kısım da mâbeddir.

Her fırsatta, yeni ay, tam ay ve belirli dini günlerde, mabetlerde büyük merasimler yapılır. Bu merasimlerde müzik çalarken danslar oynanır, ilâhlara çiçek, türlü yiyecekler ikrâm edilir. Merasimin sonunda, tanrılara ikram edilen yiyecekleri hazırlayanlar oturup yerler.

Her evin bahçesinde, her çeltik tarlasında, “Altar” dedikleri, tahta veya taştan yapılmış, kuş kafesi gibi adak yerleri vardır. Her sabah evin kadını bahçesindeki Altar’a çiçek ikram etmeden kendileri bir şey yemezler. Avuç içi kadar minik saz sepetler içinde tanrılara ikram edilen çiçekler, günlük hayatlarına o kadar nüfuz etmiştir ki, mesela, otobüs giderken bir yerde durur, şoför inip yol kenarındaki bir Altar’a veya bir taş üstüne, kendisini ve arabasını kötü ruhlardan koruması için bir demet çiçek bırakır...

Güzel sanatlar, eski çağlardan beri Bali’nin ün salmış bir özelliğidir. Bu insanların taş ve tahta oymacılığına, heykeltıraş ve ressamlığa karşı hudutsuz bir kabiliyetleri vardır.

Müzik refakatinde oynanan danslarında gayet zengin kostümler kullanılır. Bunlar eski efsane ve dinlerinin tesiri altında meydana gelmiş temsillerdir. Hemen hepsinde mevzu aynı: Birbirine aşık prens ve prenses, güzel prensesi kaçıran kötü bir kral ve her iki tarafın mahiyetinde, kimi iyiliği, kimi kötülüğü temsil eden maymun, aslan, ayı gibi muhtelif hayvan maskesi giymiş figüranlar ve onların birbirleriyle kavgaları... El ve parmak hareketleri bu danslarda en mühim rolü oynar.

Muazzam Bir Cenaze Merasimi

İtikat ve inanışlarına göre bir insan ölünce, ruhu bedenden ayrılıp yeni bir dünyada yaşar. Bu münasebetle, üst tabakadan bir âsil öldüğü zaman, “cremation” denilen muazzam bir cenaze töreni ile cesedi

yakılıp ruhu bedenden âzad edilir. Biz orada iken, tesadüfen 30 kilometre mesafedeki bir kasabada böyle bir cenaze merasimi vardı. Ve gidip görmek fırsatını bulduk.

Tahtadan yapılmış, kat kat piramit şeklinde yükselen 10 metre kadar irtifada bir kulenin her tarafı bir sürü resim ve desenlerle süslenmiş. Onun yanında duran bir tahtın üzerine, üstü siyah kadife kumaş ile kaplı, tahtadan tam boy bir inek maketi yapılmış... Büyük kulenin durduğu kasabanın mâbedi içinde, ejderha ve daha birçok temsili hayvanlar, gene tahtadan, sanki canlıymış gibi yapılıp boyanarak hazırlanmış. Mâbedin avlusunda ve kulenin yanında, dört ayrı orkestra, kendi hususi müzik aletleriyle âyinler çalıyor. Köy halkı da adanacak yemeği pişirmekle meşgul.

Bütün bu hazırlıklar aylarca sürüp, yüzlerce insan çalışırmış. Dolayısıyla masrafı çok ağır, birkaç yüz bin lirayı buluyor. Bu hazırlık devresinde ölüyü kokmaması için toprağa gömerlermiş.

Önce, mabette yatan cesedi merasimle koca kulenin tepesine yerleştirdiler. Sonra cenaze alayı köyün dışındaki hususi “Cremation” yerine hareket etti. Alayın önünde, yüze yakın kadın gümüş tabaklar içinde ilâhlara ikram edilecek yiyecekleri başları üzerinde taşıyor. Onların arkasmda, hususi bir taht üstüne oturmuş iki Brahman rahip, sonra inek tahtı ve en nihayette de koca kule, yüzlerce kişinin omzunda güçlükle taşınıyor. Bütün bunların 400-500 metrelik yolu katetmeleri, birkaç devrilme tehlikesi atlatarak bir saatten fazla sürdü...

Meydana gelinince, inek yüksek ve üstü betonla kapalı bir yere kondu. Sırtındaki kapak açılıp, kuleden çıkartılan ceset içine yerleştirildi. Brahman cesedin üstüne mukaddes sudan serpip yanına bir sürü yiyecek ve hediyeleri koydu ve tekrar kapağı kapadı. Merasim sonunda, inek ve kule ateşe verilip, hepsi kül oluncaya kadar alev alev yanıyor... Sonra ölenin külleri, bir dereye veya denize götürülüp serpiliyor. Böylece ölen kimse, maddi dünya ile bütün ilişiğini kesmiş, her türlü kötülükten temizlenip, ruhu yeni dünyaya doğru âzad edilmiş oluyor...

Denpassar Şehri

Doğu-batı yönünde 170, en geniş kısmı da 80 kilometre kadar olan üçgen biçimindeki Bali’nin merkez şehri, kaldığımız Benoa’ya 6 kilometredeki Denpassar şehridir. Arada çalışan külüstür kaptıkaçtılarda, tavuk, sepet, muz hevenkleri arasında, biz de her gün

gidip gelirdik. Adım başında bir mabede veya bir ilâhı temsil eden heykellere rastlanan Denpassar, tek katlı taş binalardan müteşekkil yaygın bir şehir. Bazı merasim günlerinde, siyah beyaz ekose bir pamuklu bezi meydanlardaki heykellerin beline etek gibi sararlar.

Her yerde, her alış-verişte yapılan pazarlık, artık "Şark"a geldiğimizin en bariz bir delili. Hele lisan bilmeyen bir yabancı olduğumuzu anladılar mı, fiyatlar hemen üç dört misline çıkıyor. Bali'de yerli yetişen yiyecek çok ucuz. Geniş pazar yerinde, şimdiye kadar görmediğimiz, duymadığımız bir sürü meyve ve sebzeden tutun da kurutulmuş ahtapot tozuna kadar nelerle karşılaşmadık...

Bali'de kahve bol yetişir ve bizdeki gibi ince çekilmiş satılır. Türkiye'den ayrılırken, binbir ihtiyaç listesi arasında, yanımıza bir kahve değirmeni almayı unutmuştuk. İki yıldır uğradığımız yerlerde ince çekilmiş kahve bulama-mıştık. Nihayet Bali'de bulduk da bundan sonra ağız tadıyla bir kahve içebildik.

Geçtiğimiz Haziran ayından beri Arap-Israil harbi neticesi, Süveyş Kanalı trafiğe kapatıldığı için, Cakarta'dan sonra rotamızı Güney Afrika'ya çevirme ihtimali belirdi. Teknedeki mahdut miktardaki konserveden iktisat için, Bali'den ayrılırken aldığımız bol ve taze nevaleden başka üç tane de canlı tavuk alınca, Kısmet Nuh'un gemisine döndü. Hele Miço'ya tam eğlence çıktı. Önce korktu, kaçtı. Sonra yavaş yavaş alışıp hayvanlarla oynamaya başladı. Botu güverteye alıp üstüne branda kılıfını örtünce, içi tavuklara kümes oldu. Yanlarına mısır ve su koyup botun içinde serbest bıraktık.

BEŞ HAFTALIK SALTANAT

1967 yılının 23 Ağustos Çarşamba günü, şafakla beraber, 500 mil mesafedeki Cakarta'ya müteveccihen Bali'den ayrıldık. Geçitten, akıntının en zayıf olduğu med-cezir'in değişme zamanından istifade, kolaylıkla dışarı çıktık.

Bir haftadır tatlı tatlı esen keşişleme ve muson rüzgârı, bugün aksine pek hafif. Bali ile Lombok Adaları arasında uzanan geniş boğazda, güneye akan kuvvetli akıntının meydana getirdiği orkoz sularından istifade edebilmek için, Bali kıyılarına mümkün mertebe yakın çıkmak lâzımdır. Boğazın normal su cereyanı ile cezir akıntısı birleşince, aşağı akan deli gibi bir akıntı meydana geliyor. Gene anafor ve girdap kuyuları içinden geçiyoruz. Tam dört saat, makina tam yol ileri çalıştığı halde, değil yerimizde durmak, kıçın kıçın biraz geriye, güneye bile aktık! Cezirin kuvvetli akışı durunca, tekrar kuzeye doğru yol almaya başladık. Öğleden sonra, kıbleden alan rüzgârın yardımı ile sahile yakın yükseliyoruz.

Akşam ters akıntı ile gene iki saatlik bir duraklamadan sonra, gece yarısı Bali'nin en doğu ucu Selong Burnu önlerine vardık. Çok kuvvetli anafor suları, bazen tekneyi kaptığı gibi rotamızdan 50-60 derece başka bir istikamette bırakıveriyor. Bazen de bir orkoz anaforuna rastlayınca, tekne fişek gibi birden ileri fırlıyor...

Nihayet sabaha karşı, Lombok Boğazı'nı deli akıntıları ile baş başa bırakıp Cava Denizi'ne girdik. Lombok Adası'nın vahşi tepeleri üzerinden seher yeri yavaş yavaş aydınlanmaya başladı. Önümüzde ise, yusyuvarlak mehtap ağır ağır sulara gömülüyor. Bali'nin haşmetli Agung Yanardağı, burada, hemen deniz kenarından3.000 metreye yükselmeye başlar. Kraterinden dere gibi inen yol yol lav izleri, mor çizgiler halinde denizde nihayet buluyor.

Bütün gün, hafif rüzgâr ve batıya dönen akıntının yardımı ile Kısmet ağır ağır Cava Denizi'nde yol aldı. Etrafımızda, çeşitli istikâmetlerde gitmeye çalışan birçok yelkenli tekne, aynı hafif yelden medet umuyor. Umumiyetle motorsuz, çift direk ve uzun lâtin yelkenli olup, "Prau" denen bu tekneler, adalar arasındaki nakliyenin büyük bir kısmını sağlar. Hafif rüzgâr gece tamamen kaldı. Oradan oraya savrulan yelkenleri indirip yattık.

Cuma. Bugün ikimizin de hamaratlığı üstünde. Daha gün ışıldarken çalışmaya başladık. Ana yelkenin gradin halatı, direkteki raya

sürtünmekten kopmak üzereydi.

Ben onu tamir ederken kuzinada Oda taze ekmek pişiriyor. Bali'de ekmek yemezler. Satılan da sünger gibi ve çok pahalı idi.

Kahvaltıdan sonra bizim kümesten bir pilici gözlerimi kapayıp kestim. Hayatımda kestiğim ilk tavuk. Keserken her ne kadar üzüldükse de, fırın vazifesi gören pasta tenceresinde, patates, patlıcan, biraz da şarapla pek nefis olunca, yerken teselli bulduk...

Yanmayan Bir Fener Kısmet'in Sonunu Getirecekti

Aynı günün akşamı, bir tesadüf, daha doğrusu Kısmet'i buralara kadar koruyan meleklerin gayreti, onu feci bir akıbetten kurtardı. Cava Adası'nın kuzeydoğu kısmında, bir zamanlar kanlı korsanları ile ün salmış Madura ve onun yanında küçük Sapudi Adası vardır. Aralarındaki boğaz bizim de yolumuz üzerinde. Bu boğazın batı, yani Madura Adası kısmında, su seviyesinde mercan döküntü ve kayaları, ayrıca bir sürü alçak adalar bulunur. Geçidin diğer yakasında uzanan Sapudi Adası'nın en batı ucunda 20 mil görüş mesafeli kuvvetli bir fener vardır. Biz de bu kuvvetli fenere güvenip boğazdan gece geçmekte bir mahzur görmemiştik...

Bütün gün rüzgâr kıbleden esti ve tahminimizden çok daha erken, hava kararmadan boğazın alt yakasına vardık. Sapudi Adası dibinde kat'i mevkiimizi tespit ederek boğaza doğru tebdil rota ettik.

Hava kararդı, karanlık bastırdı. Gözümüz fenerde, ama bekle ki mübarek fener yanacak! Hiçbir ışık yok... Bereket mehtap parlak, adanın siluetinden istifade ve paraketa ile rotamızı tahmini değiştirerek, 12 millik boğazdan gece yarısına doğru bir kazasız çıktık... Hele boşuna, "Admiralty Fener Risalesi"nin K cildinin baş sayfasında, "Endonezya'daki fenerlere güven olmaz" diye yazmamışlar!...

Kuvvetli rüzgâr bulmayıp ta düşündüğümüz gibi boğazın altına gece karanlıkta gelseydik, feneri göreceğiz diye aynı rotada yol alırken Madura Adası'nın önündeki kayalar üzerinde, pisi pisine sonumuz gelecekti!...

Zaten, ufak bir yelkenli tekne ile yapılan dünya seyahati, bütün tedbir ve bilgiye rağmen, bir kader, kısmet işidir... Öyle tehlikeli yerlerden geçiliyor ki, daima terazinin iki kefesinde, "Selamet" ve "Felâket" aynı ağırlıktadır. Allah'ın koruyucu ellerinin gölgesi bir an "Selâmet" kefesi üzerinden çekilse, bu tatlı hayat da o anda son bulur...

Balıkçı Tekneleri Arasında

Müteakip iki gün ve gece, Madura Adası'nın 25 mil açığmdan yol aldığımız halde, yüzlerce balıkçı teknesi etrafımızda eksik olmadı. Lâtin yelkenli bir kaba sandal ile gelip ağ atar, sonra ağın bir ucuna sandalını bağlayarak indirilmiş yelkenlerin gölgesinde beklerler. Bazıları attıkları ağın uçlarına kalın ve uzun bambular bağlayıp, başka yerde de ağ atmaya gidiyor. Sandalların arasında, çarpmamak için zigzag gittiğimizden başka bir de bu kazıkları görmeye uğraşıyoruz... Hele geceleri fener yakmazlar, bizim ışıklara aldırış etmezler. Çoğu zaman, ancak birimiz baş tarafta gözcülük yapmak suretiyle aralarında yol alıyoruz. Bizi bu kadar terlettikleri halde, bu ırkın daha tükenmeyen denizciliğine hayran olmamak mümkün değil. Bütün bu balıkçı tekneleri ve adalar arasında çalışan büyük guletlerin çoğu yalnız yelkenli, motor yok... Birçoğu daha pusula, haritanın ismini bile duymamıştır. Sahiller hiç gözükmeden denizin ortasında bıraktığı ağlarını bir daha nasıl bulur, aklım ermedi...

Doğu-batı yönünde 900 kilometre uzanan Cava Adası'nın kuzey sahilleri boyunca hafif rüzgârla pek ağır gidiyoruz. Ekseriya, yakın veya uzaktan üç beş yelkenli prau Kısmet'e yoldaşlık eder. Rüzgâr kalınca hepimizin yelkenleri sarkar, her ölü dalga ile ağır ağır kalkıp inen deniz üzerinde tembel tembel akıntıyla sürükleniriz. Yaklaşan rüzgârın ilk emareleri, denizin alnı kırışmaya başlayınca, her teknede bir canlılık başlar... Hafif rüzgârdan azami istifade için yelkenler ayarlanır, gene hepsi ufkun bir tarafına doğru dağılıp gider...

Açıktan yol aldığımız için kıyılarda uzanan alçak ovalar hiç gözükmüyor. Ancak açık havalarda, sahile yakın yüksek mor dağlar belli belirsiz seçilir. Cava Denizi sığ bir deniz. Umumiyetle derinlik 20 kulaç civarında. Mavi çamur olan dip, rengini üstündeki suya aksettirmiş, apayrı bir güzelliği var. Artık geceleri de, gündüzleri gibi sıcak oluyor. Etraftaki tekneleri kollamak için gece vardiya tutarken bir gömlek dahi kafi geliyor...

Bizim kümesteki son tavuğu deniz tuttu. Bir sabah, suyunu tazelemek için botun kılıfını açtığım zaman, garibi, bir adım ileri, bir adım geri, samba yapar gibi durmadan gidip geliyor buldum. Hem kendisine, hem bizlere daha fazla işkence ettirmemek için tencereye yerleştirdik. Yemesi iyi ama, botun içinde yaptıkları pisliği temizlemek tam yarım günümü aldı...

Rakı Kokusu Geliyor

30 Ağustos Çarşamba. Artık Cakarta'nın limanı olan Tandjuk Priok'a 100 milden az yolumuz kaldı. Rüzgârın da gönlü hoş, ağır aksak yol alıyoruz. Gece yarısına doğru önünden geçtiğimiz Sedari Burnu'ndan itibaren mercan döküntüleri, sahilden 5 mil açığa kadar serpilmiştir. Haritada 10 kulaç hattı, kıyıdan 8 mil açıktan geçer. Bütün gece, sık sık iskandil ederek bu hattın içine düşmemeye çalıştık.

Fiji'deyken Cakarta'daki Türk Sefaretine vize için müracaat ettiğimde, başkâtip Hikmet Şengenç bizi ısrarla davet etmiş, hatta elindeki bir şişe rakısını biz gelene kadar da saklayacağını vadetmişti... Bu son gece, Cakarta'ya yaklaşırken, galiba şişenin kapağını açık bırakmış, bir buçuk yıldır tadamadığım mis gibi kokusunu almaya başladım. Artık pusulayı bir tarafa bırakıp, anason kokusunun geldiği yöne doğru dümen tuttuk!...

Büyük Cakarta koyunun doğu ucundaki alçak Krawang Burnu'nu hava ağarırken bordaladık. Tandjuk Priok limanının bulunduğu büyük koyda, adedi sayılamayacak kadar çok adacıklar rasgele serpilmiştir. Yolumuz üstündekilerin yanlarından geçiyoruz. Sabah meltemi ile limandan çıkmış çift direkli 'prau'lar koca yelkenlerini hafif rüzgâra yaslamış, yanı başımızdan geçip gidiyorlar...

Ben güverteyi toplarken, bir ara Oda dümenden "Şu önümüzdeki şeylere baksana nedir?" diye seslendi. Suyun üstünde, kazıklar üzerine kurulmuş yüzlerce ev gibi şeyler, sahil ile aramızda uzanıyor. Dürbünle bir şeye benzetemedik. Yaklaşınca, bunlar balık dalyanları çıktı. Takriben 10x10 metre bir dört köşenin her ucunda, denizin dibine kalın bambular çakılıp aralarına ağ gerilmiş, Tepedeki saz platformda oturan gözcü, ağın içine balık girince yukarı kaldırıyor. Bazılarının üst kısmı kırılıp, su içinde yalnız kazıklar kalmış. Aralarından geçince, büyük liman ve önünde demirlemiş bir sürü gemi gözüktü.

Tandjuk Priok

Alçak bir mendirek, içerideki rıhtımların önünü çevirdikten sonra, kuzeye doğru U şeklinde çıkıyor. Giren çıkan gemiler, römorkörler, olduğu yerde batmış hurda şilepler arasından geçerek, önünde bağlayacağımız "Endonesia Craft" tersanesini bulmaya çalışıyoruz. Tandjuk Priok'ta, gemiler arasında bir yatın rıhtıma bağlanması imkânsızdır. Hem tekne harap olur, hem de müthiş bir hırsızlık var. Direğini bile söküp çalarlar... Onun için başkâtip Şengenç, limanda Kısmet'i bırakabileceğimiz yer aramış, Endonesia Craft tersanesi sahipleri ile konuşup, yerimizi biz gelmeden hazırlatmıştı. Ne kadar da

isabetli bir şey yapmış. Yoksa etrafı gecekondularla çevrili pis limanın içinde bir gün dahi kalmamız mümkün olamayacaktı.

Bağlayacağımız yeri ararken bir sür'at motoru yaklaştı. İçinde güler yüzlü, pek şirin Endonezyalı bir kadın "Hoş geldiniz, sizi aylardır bekliyorduk, bizi takip edin" diye seslendi. Meğer aradığımız tersanenin sahibi, bayan Sita Wachio imiş. Mendireğin nihayetine doğru içeri kıvrılan geniş bir kanala girdik. Sancakta tankerlerin yanaştığı akaryakıt rıhtımı, onun karşısında da ahşap tekne tersanesi uzanıyor. Önündeki tahta iskelede baştan demir, kıçtan koltuk, Kısmet'i beş hafta dinleneceği sakin suda bağladık...

Tersanenin deniz kenarı bir köşesinde iki odayı kendileri için bir lokal olarak döşemişler. Sita, Cava'mn eski sultan ailelerinden gelme, 6 lisanı anadili gibi konuşan gayet zeki ve neş'eli bir kadın. Ortağı ve tersanenin müdürü Hans Vos, 55 yaşlarında, çok efendi, ağırbaşlı bir Alman mühendis. Her ikisinden gördüğümüz yakınlık ve dostluğa hiç bir yerde rastlamadık. Burada kaldığımız zaman zarfında, yerli ve muhtelif milletlere mensup bir dost çemberinin içine, daha ilk günden adımımızı atmış olduk.

Yol Boyunca Rastladığımız İlk Türk Sefareti

Daha tekneyi toplamadan, Başkâtip Hikmet ve karısı Lâle gelip, bizi apar topar aldılar. Seyahatimiz boyunca ilk defa bir Türk Sefaretine rastlıyoruz... Hele iki katlı binanın önünde dalgalanan bayrağı, ta Cebelitarık'tan beri, Kısmet'in cundasından başka hiçbir yerde görememiştik...

Cakarta sahilden 20 kilometre içerde. Bir gecekondu yığınından müteşekkil Tandjuk Priok'ta, teknede kalmak manasız. Zaten görülmeye değer bir yeri olmadığı gibi su dahi yok. Tekneyi bağladığımız yer emin. Tersanede gece gündüz bir sürü bekçiden başka, Endonezya'nın başkanı General Suharto'nun hususi yatı da aynı iskelede yanımızda bağlı. Onun için tekneyi yalnız bırakmakta bir mahzur görmedik.

Şengenç'ler sefarethanede en konforlu odalarını bizim için çoktan hazırlamışlar bile. İlk gece tekneye döndük. Ertesi sabah Güngörmüş Ailesi, pusula, navigasyon âletleri, radyo gibi çalınabilecek kıymetli eşyalarını toplayıp, bir elde mösyö Miço'nun çiş tası, bir tarafta kendisi bir sepetin içinde feryat figan, koca arabaya yalınayak kurulup sefarethanenin yolunu tuttu.

Tam üç yıldan sonra ilk defa Kısmet'ten ayrı, karada yatıyoruz... Hava

soğutma cihazlı odada, hiç sallanmayan cibinlikli, yumuşacık kocaman yatakta, hele ilk geceler nasıl yatacağımızı şaşırdık... Etrafımızda pervane gibi dönen hizmetkârlar... Kaldığımız müddetçe, şoförlü hususi arabasını da emrimize verdi Hikmet. Böyle rahat ve konforun hâlâ yeryüzünde mevcut ve bize de nasip olabileceğini çoktan unutmuştuk bile!... Hele Oda için ne yemek pişirme derdi, ne çarşı pazar koşması var, evlendiğinden beri gördüğü yegâne saltanat... Miço ise karayı pek yadırgadı. Bir hafta korkudan bizim yatağın altında saklandı. Sonraları biraz alıştı, bütün gün pencerenin önünde oturup dışarıyı merakla seyrederdi. Zaten kendisine odadan dışarı çıkmak yasak. Hikmet'te sözünde durmuş, ikinci akşam, Lale'nin hazırladığı mezenefis sofrada, bir buçuk yıldır hasret kaldığım rakı ile dolmuş kadehlerimizi tokuşturduk.

Kısmet Endonezya Basınında

Batıda Sumatra'dan doğuda Yeni Gine'ye kadar 6.000 kilometrelik geniş bir sahaya yayılmış Endonezya Adaları'nda, muhtelif ırklardan 100 milyona yakın insan yaşar. Bu adalar arasında Cava, eskiden beri en önemli rolü oynamıştır. 15. asra kadar Hindu dini tesiri altında kalan Cava'da muhtelif krallıklar varmış. Bu tarihlerde gelen Müslüman Arap ve Hintli tacirler vasıtasıyla İslâm dini sür'atle yayılmaya başlamış. Hindu dininin aksine, insanlar arasında sınıf farkı gözetmeyip herkesin eşit kabul edilişi, İslâmiyet'in tutunmasında mühim rol oynamış. Bugün nüfusun yüzde yetmiş beşi Müslüman'dır.

Avrupalıların ilk gelişi 16. asrın başlarına rastlar. Önce Portekizliler, 1596'da da Hollandalılar gelip bu adaları yavaş yavaş kendi idareleri altına almış.

Türlü baharatın yetiştiği, dünyanın en mümbit ve zengin topraklarına sahip, her çeşit maden ve petrolün bulunduğu bu adaların iliğini Hollanda tam üç buçuk asır sömürüp, halkını köle gibi çalıştırmış. Güneydoğu Asya'da pek mühim bir yeri işgal eden Endonezya, ancak İkinci Dünya Harbinden sonra istiklâline kavuşmuştur. Zenginliğine rağmen bugün ekonomisi bir bunalım içinde, sür'atle artan nüfusunu beslemek zorluğu çekiyor. Ücretler çok düşük, her gün artan hayat pahalılığından sefalet fazla.

Son yıllardaki politik hadiseler ve emniyetsizlik sebebiyle uzun zamandır bu sulara yabancı bir yat uğramamış. Kısmet'in, bilhassa bir Türk kotrasının gelişi Endonezya basınında çok yakın bir alâka ile karşılandı. Cakarta'da intişar eden yerli ve yabancı ne kadar gazete ve mecmua varsa, bilâistisna hepsi seyahatimizle alâkalı uzun yazılara

baş sayfalarında yer verdi. O zaman, günlerce peş peşe röportaj için gelen muhabirlere yolculuğumuzu defalarca anlatmaktan sıkılmıştık. Ama ileride bir gün, korsanların eline düştüğümüz zaman, hayatımızı gazetelerde çıkan bu yazıların kurtaracağı nasıl aklımıza gelebilirdi...

Emanet Ceket İle Kokteyl Partilerde

Yeni geldiğimiz günlerde, Pakistan Deniz Kuvvetleri'ne mensup bir filo Endonezya'yı ziyarete geldi. Başta filo Komodoru Raşit Ahmet olmak üzere, gemi kumandanları o kadar yakınlık gösterdiler ki, kaldıkları üç gün zarfında bizleri yanlarından ayırmadılar. Gerek gemilerde, gerek sefaretlerde verilen resmi kabullerde, başkâtip Hikmet'ten aldığım emanet elbise ile biz de kordiplomatiğin arasına karıştık!.. Bunları sefarethanenin bizim için verdiği kokteyl parti takip etti. Şu on gün zarfında takmaya mecbur olduğum kravat, giydiğim kolları kısa emanet ceketten çektiğim işkence, herhalde arta kalan ömrüme bol bol kâfi gelir...

Eski ismi Batavia olan Cakarta'yı 1619'da Hollandalılar kurmuş. Muntazam ve güzel iki semti müstesna, bugün dört milyon insanın yaşadığı koca şehir bir gecekondu yığını. Birkaç taksi ve otobüsten başka düz şehrin bütün taşıt aracını "Beça" denen bisikletli faytonlar teşkil eder. Bisikletin ön tekerleği yerine iki kişinin oturabileceği, üstü tenteli, iki tekerlekli bir fayton kanepesi konmuş. Arkada oturan gözleri çekik, esmer Cavalı bunu pedalla sürer. Şehirde 40 bine yakın Beça olduğunu söylersek, ne kadar yaygın bir vasıta olduğu daha kolay anlaşılır.

Cakarta'nın ortasından geçen suyu sapsarı bir kanalın etrafındaki manzara, her yabancı turistin gözlerini dışarı fırlatır. Kanalın kenarında bir kadın oturmuş çamaşırını yıkarken, hemen yanı başında bir diğeri çömelmiş aynı suya hâcetini yapar, onun altında bir başkası, gene aynı suya girmiş yıkanıyor!... Ve bu hal, bütün kanal boyunca, en tabii olaymış gibi devam edip gider.

Cakarta'da sular mikrop yuvasıdır. Kaynatılmadan içmek, hatta çamaşırda dahi kullanmak imkânsız. Hareketimizden önce, Kısmet'in depolarını doldurmak için, sefaretten, kaynatılmış suyu araba ile tekneye taşımak zorunda kaldık.

Otomobille Cava Turu

Tersanenin sahipleri Sita ve Hans: "Cakarta, Endonezya'yı temsil etmez, yanlış fikir verir. Buraya kadar geldiniz, hakiki Cava ve

Endonezya'yı muhakkak görmeniz lâzım." diyerek, iki otomobille bizi dört gün süren 1700 kilometrelik bir tura çıkardılar. Sayelerinde hakiki Cava Adası'm ve halkını yakından görüp tanımak ve sevmek fırsatını bulduk.

900 kilometre uzunluğundaki adada muntazam yollar bütün şehirleri birbirine bağlar. Cakarta ovasından sonra, 2-3 bin metre irtifadaki dağlar arasında keskin virajlarla yükselen yol, batı Cava'nın en mühim şehri Bandung'a çıkıyor. Etrafında yeni kurulan endüstri, geniş bulvarı boyunca koca binaların sıralandığı Bandung şehri, büyük bir ticaret merkezidir.

Bandung'dan sonra yolumuz yavaş yavaş alçalarak adanın kuzey kıyılarındaki Cheribon limanına indi. İçerdeki dağlar ile kıyı arasında uzanan alçak ova yalnız Cava'nın değil, aynı zamanda bütün dünyanın en kesif nüfuslu yerlerinden biridir. Bir köy daha bitmeden bir diğerine eklenir. Evler hindistancevizi, muz ağaçları arasında uzanıp gider. 60 milyon insanın yaşadığı bu adada, Bali'de olduğu gibi pirinç en önemli gıdayı teşkil eder. Ne tarafa baksanız çeltik tarlaları göz alabildiğine uzanır. Yer ve sudan azami istifade için set set tarlalardaki sulama teşkilatı, burada da asırlardır kullanılan bir sistem. Yan yana tarlalarda yetişmekte olan pirincin her safahatını aynı anda görmek mümkün. Bir tarlada altın sarısı pirinç başakları muson rüzgârı ile ağır ağır dalgalanırken, yanı başındaki bir tarlada, daha yemyeşil fidelerin yeni yeni canlandığını görürsünüz. Yılın her ayında bu ziraat devam eder.

Yol boyunca rastladığımız köyden köye yük taşıyan öküz arabalarının Cava'da ayrı bir güzelliği vardır. Kutru üç metreye yakın kocaman çift tekerlekli arabanın kenarlarını yağlı boya ile bir resim tablosu gibi güzel boyarlar. Üstünde yuvarlak saz çatısı, bazen üç beş tanesi peş peşe takılmış, kervan gibi yanımızdan geçiyorlar.

Semarank'dan sonra yolumuz, "Tik" ormanları arasından tekrar dağlara doğru yükselmeye başladı. Tik ağacı tekne inşaiyesinde kullanılan en dayanıklı ve makbulbir ağaçtır. Cava'da yetişen de Burma Tiki ayarında olup en kalitelisidir.

Cava'nın Kültür Merkezi Jokja Şehri

Ev sahiplerimizin, en lüks otelinde bizi iki gün misafir ettikleri Jokjakarta (kısacası Jokja), Cava'nın kültür ve medeniyet merkezi, tarihi bir şehridir. Eski kral ve sultanlar burayı başkent olarak asırlarca kullanmışlar. Cava'nın en meşhur ve eski Hindu ve Buda

mabetleri burada bulunur. Jokja'nın etrafında, 9. asırda inşa edilmiş muhteşem Borabudur Buda mabedi ve Prambanan Hindu mabetleri yalnız Endonezya'da değil bütün dünyada meşhurdur.

Cava'da,her münevver insanın ezbere bildiği bir "Ramayana" temsili vardır.

Mevzuu Hindu mitolojisinden alınmış olan bu piyes, yılın dört ayında (temmuz-ekim) ve mehtabın tam olduğu peş peşe üç gecede, Jokja'ya 20 kilometre mesafedeki tarihi Prambanan mabedinin önünde kurulan, sahnesi 50'ye 20 metre büyüklüğünde bir açık hava amfisinde oynanır. Yüze yakın artistin rol aldığı bu büyük temsile,"Gamelan" denen Cava orkestrası hususi müzik aletleriyle refakat eder. Biz de, Jokja'ya gelişimizin ikinci akşamı, bir tarafta mehtap, bir tarafta ışıklandırılmış koca mabet, bu zengin ve muhteşem Ramayana temsilini seyretmek zevkine nail olduk.

Cava'da taş ve tahta oymacılık, gümüş işlemeciliği, bilhassa bu havalide, eski bir gelenektir. Bunların bir de "Batik" denen yerli kumaşları vardır. İnce dokunmuş pamuklunun üzerine iki, üç veya dört renkli eski motifler çizilir. Boya kazanma sokulmadan evvel, desenin o renkte boyanmayacak kısımları, bir küçük kap içinde eritilmiş parafinle teker teker örtülür. Boya banyosundan sonra bez kaynatılarak parafin sökülür, bir diğer renk yeniden parafinlenir. El ile yapılan bütün bu ameliyeler, hassas bir işçilik ve zaman istediğinden, iki metrelik bir batikin bitmesi bir yıla yakın sürermiş. Bunu kadınlar topuklarına kadar sıkı sıkıya bellerine etek yerine sararlar.

Jokja'da, dünyanın hiçbir şehrinde rastlamadığımız bir husus, birisine yolu sorduğumuz zaman aldığımız cevaptı. Ne zaman araba ile yolumuzu şaşırıp birisine sorsak, şuradan buradan diye tarif yerine, doğuya gidin veya önce kuzeye sonra batıya gibi, daima yönle cevap veriyorlar. Koca şehrin içinde, neresi doğu, neresi kuzey, gel de çık içinden...

Cava'da, otel veya yerli evlerinde, Hollandalılardan kalma bir âdet vardır. Gece odanıza girince yusyuvarlak, uzun şişkin bir yastığı yatağınızın ortasında bulursunuz. Bu yastığın ismi de vazifesi gibi tuhaftır: "Hollandalı Hanım".. Yatarken onu da yanınıza alıp bir bacağınızı üstüne atarak uyuyacaksınız.. Sıcak iklimde gece serinlemek için bu"Hollandalı Hanım"ın çok faydası olur derler!

Gençlik Suyu

Dostumuz Sita, Jokja'nın eski bir sultan ailesinden gelme. Dedesinin

kurduğu, iki yanardağı vadisinde, etrafı pirinç tarlaları ile çevrili Vonosoho kasabasında da bizi iki gün misafir etti. Eskiden olduğu gibi bugün gene Cava'da, âsil sınıftan birisine çok hürmet ederler. Sita'nın evinde, hizmetkârların onun yanma girdikleri zaman başları öne eğik, dizlerinin üstünde yürüyerek hizmet edişleri, ilk göze çarpan şey oldu...

Dünyanın en eski Hindu mabetlerinin bulunduğu 2700 metre irtifadaki Dieng Yaylası'na, bir tarafı uçurum dik bir toprak yoldan çıktık. Yayladaki eski yanardağ kraterlerinden hâlâ kızgın duman fışkırıyor. Kükürt çukurları fokur fokur kaynıyor. Yayladan inişte, tabii bir çeşme meydana getiren bir memba suyu önünde durduk. Çeşmenin başında yarı bellerine kadar çıplak kadınlar çamaşır yıkıyorlardı. Bir eski rivayete göre bu su ile yüzünü yıkayan erkekler hayatları boyunca daima genç kalırmış. Oda'nın itirazlarına rağmen, ben de kafamı suyun altına sokup ebedi gençliği garantiledim.

Saltanatımız Son Buluyor

Cakarta'da, boş kaldığımız günlerde, Hikmet'in emrimize verdiği araba ile tekneye gider, ufak tefek tamirleri yapardık. Hans'ın zorla yanıma verdiği birkaç işçinin yardımı ile güverte ve direkler boyandı, küpeşteler kazınıp yeniden verniklendi. Çarmıhlara vernikli bezir çektik. Yolda istralya yakası parçalanmış olan genoayı, ikiz yelken şeklinde kullanabilmek için tâdil ettik. Teknenin plâstik harflerle yazılı ismi kırılmıştı. Bir sanatkar işçi, tik ağacı üzerine, bir çift "Kısmet, İstanbul" levhası oyup hazırladı.

Şengeç'lerden başka Cakarta'da bir Türk ailesi daha vardı. Dünya Para Fonu Teşkilatı'nın baş murakıbı olarak vazife gören Siber'ler. Buranın sayfiye yeri olan Bogor'da, etrafı çay bahçeleriyle çevrili güzel dağ evlerinde bizi iki gün misafir ettiler.

Cakarta'daki geniş Alman Kolonisi de, kaldığımız müddetçe bizi aralarından ayırt etmedi. Hatta, denize meraklı yaşlı Alman Sefiri bizim için sefarette bir de yemek vermek lûtfunda bulundu...

20 günlüğüne uğradığımız Cakarta'da, beş hafta göz açıp kapayana kadar çabucak geçti. Hele dostlarımızın samimi ısrarlarına uysak, bir daha demir almak mümkün olmayacak. Ama bu güzel rüyadan uyanma zamanını çoktan geçirdik bile. Akıntılar, eylül nihayetinde, güneye doğru ters akmaya başladı. Ekim sonunda karayel musonları da başlayınca Singapur'a çıkışımız çok güçleşecek.

Ekim ayının haftasında, Mösyö, Madam ve Miço, sefaretteki saltanata

istemeye istemeye veda edip pılı pırtısını topladı ve yüzen köşklerine avdet etti. Gerçi bu bir aylık değişik hayat, bizi endişelerimizden sıyırıp çok dinlendirdi. Dostlarımız bizi beş hafta paşalar gibi ağırladıkları yetmiyormuş gibi, yol için de ne lâzımsa hazırlamışlar, ayrıca bir sürü hediye... Kısmet'te yapılan tamirler için tersaneden hiçbir ücret almadıkları gibi mazot depolarını bile doldurdular!

Bin Adalar

Büyük Cakarta koyunda, "Bin Adalar" denen, hakikaten de en aşağı bin tane küçük mercan adaları vardır. Bunlardan bir tanesi Sita ve Alman sefirine ait. Geldiğimizden beri bu adaların methini duymuş, ama vakit bulup da bir hafta sonu gidememiştik. "Nasıl olsa yolunuz üstü, giderken birkaç gün de oraya uğrayıp, hep beraber son defa bir eğlenelim." diye ettikleri ısrara dayanamadık.

6 Ekim Cuma günü, Şengenç'leri de yanımıza alıp, üç tekne, sabah meltemi ile Cakarta'dan ayrıldık. Gideceğimiz Kaliageh Adası 40 mil mesafede, birbiri içine girmiş yüzlerce adadan bir tanesi. Aralarındaki daracık bir geçitten geçip önünde tekneyi bağlarken, kuvvetli akıntı ile az kalsın kayaların üstüne yaslayacaktık...

Etrafını çeviren beyaz kumsaldaki berrak suya eğilmiş hindistancevizi ağaçları ile kaplı, 7-8 yüz metre uzunluğundaki alçak Kaliageh, Pasifik'teki küçük adaları andırıyor. Adanın doğu burnunda yeşil çimler ortasında, zevkle yapılıp döşenmiş bir villa var. Evin etrafındaki ağaçlara kanarya gibi güzel öten tropik kuşların, rengarenk papağanların kafesleri asılmış. İnsan bu küçük adada dolaşırken kendini başka bir dünyada zannediyor..

8 Ekim Pazar günü, onlar Cakarta ya doğru, biz ise aksi istikamete, kuzeye, Singapur'a doğru yol alırken kalbimizden değil ama, gözden birbirimizi çabucak kaybettik...

Korsanlar Kısmet'e Saldırıyor

Süveyş Kanalı'nın hâlâ trafiğe kapalı olmasına rağmen, Akdeniz'e çıkışımız için bir hâl çaresi bulunacağının İstanbul'dan bildirilmesi üzerine, Afrika'nın güneyinden dolaşmaya lüzum kalmadı.

Cakarta koyundaki "Binbir Adalar"dan ayrıldığımız günün gece yarısı, Nord Watcher fener Adası'nı geçip Singapur'a doğru yol verdik. Ekim ayı, Cava Deniz'inde esen keşişleme musonlarının artık son bulduğu günlerdir. Rüzgâr hafif ve gayri muntazam esmeye başlar. Ekvator'a

yaklaştığımız için geceler de gündüz gibi çok sıcak oluyor. Akşamları güvertede yatıyoruz. Hem etrafımızdan geçen gemi trafiğini kollamak, hem de devamlı çakan şimşeklerden âni bir boraya gafil avlanmamak için, dümenin yanında kıvrılıp tavşan uykusu kestiriyoruz.

Ancak üçüncü günü canlı esmeye başlayan bir gündoğusu ile, Çarşamba sabahı, Bangka Boğazı'nın alt yakasına varabildik. Boğazın batı tarafında alçak Sumatra sahilleri, doğusunda ise gayet zengin kalay madenlerinin bulunduğu Bangka Adası uzanır. 150 mil uzunluğundaki Bangka Boğazı'nda birçok sığlık ve mercan döküntüleri varsa da, hepsi muntazam işaretlenmiş ve birçok fener mevcut. Kuzeye doğru akan med-cezir akıntısının yardımı ve kuvvetli bir keşişleme ile Kısmet dolu dizgin boğazı tırmanmaya başladı...

Öğleden sonra rüzgâr kuvvetini arttırınca, bizi Caddebostan kıyılarından alıp tâ Endonezya sularına kadar getiren emektar ana yelken daha fazla dayanamadı ve tamir olmayacak şekilde yırtılıp parçalandı. Yol boyunca yanımızda taşıdığımız ikinci takımdan ana yelkeni çıkartıp, hemen hazırlamaya koyulduk. Oda dümende, bocrum ve floklarla yol alırken, ben de bir taraftan yeni yelkene raya geçecek gırgırları dikiyor, bir taraftan da devamlı kerteriz alarak rotamızı kontrole çalışıyorum. Hava kararmadan yelkeni hazırlayıp bastık.

Korkunç Bir Sis Bindiriyor

Gece yarısı Banka Boğazı'nın en dar yerini geçtik. Rüzgâr hafiflemiş, med-cezir akıntısı dönüp tersten akmaya başlamıştı. Gün ağarırken, buralarda 15 mil kadar genişleyen boğazın ortasındaki sığlıkları ve bunları işaretleyen şamandırayı bordalayıp çıkışa doğru tebdil rota ettik.

Sabah pusu gittikçe kuvvetleniyor. Biraz sonra sahiller beyaz bir sis perdesi arkasında gözden kaybolmaya başladı. Bu sularda "Beyaz keşişleme" diye bilinen sis gittikçe kesifleşti ve saat yediye doğru artık 30-40 metreden ilerisi gözükmez oldu.

Sumatra yakasındaki iki büyük nehirden sürüklenip gelmiş koca koca kütükler, ağaç dalları tehlikeli bir şekilde etrafımızda yüzüyor. Onları kollamak için birimiz başta gözcülük ediyoruz. Tam gemi yolu üzerindeyiz, yakınımızdan geçenlerin makina ve çan sesi duyuluyor. Rüzgâr pek hafif, makina ile üç saat kadar yol aldık. Sis açılacağına daha koyulaşıyor.

Boğazın çıkışında, her iki yakadan ortaya doğru uzanmış, su seviyesinde mercan döküntüleri vardır. Tam mevkiimizi bilmeden,

hele ters akıntı ile nereye düştüğümüzü kestiremeden bunların arasından geçmek çok tehlikeli. İskandil ediyoruz, altımızda 16 kulaç su var. Buralarda deniz, Sumatra sahillerine doğru yavaş yavaş sığlaşır ve dip çamurdur. Çıkıştan vazgeçip rotamızı batıya, Sumatra sahillerine çevirdik. Devamlı iskandil ediyoruz. İki saat kadar sonra derinlik 10 kulaca indi, biraz daha ileride 8 kulacı bulunca funda demir ettik.

Akşamüstü, bir ara sis açılır gibi olunca bizim de gözlerimiz fal taşı gibi açıldı. Hemen yarım mil kadar altımızda, tam 14 gemi de sisten demirlemiş...

Biraz ara veren sis, tekrar bastırdı. Biz de kalıp uykusuz geçen son iki gecenin acısını çıkarttık. Bu sabah kuzinada kullandığımız bütan gazının tüpü boşalmıştı. Onun yerine pompalı gaz ocağını taktık.

Sabah etraf açık, sis dağılmış, hemen demir alıp 15 mil mesafedeki çıkışa yol verdik. Kolayına esen hafif rüzgâra makina da yardımcı oluyor. Daha yarı yolu bulmadan, bir gün evvelki komedi gene başladı... Gene aynı kesafetteki koyu sis tabakası içinde burnumuzun ucunu dahi göremiyoruz. Artık geri dönmek de imkânsız.

Zaman zaman kuvvetli anafor suları tekneyi kapıp oradan oraya savuruyor. Ters akıntının yolumuza tesir derecesini kestiremediğimiz için paraketaya fazla güvenemiyoruz. Her an mercan kayaları üzerine çıkma heyecanı içinde, öğleye kadar, bu sıcak günde soğuk terler dökerek tahmini yol aldık. Bu arada, artık minare boyu mumlar mı adamadım!..

Paraketada 25 mili tamamlayınca, bu kapandan salimen kurtulup, açık denize çıktığımızı ümit ederek, makinayı kapadık, hafif rüzgâra yelkenlerimizi bıraktık. Bu sis, bütün gün ve bir gece daha devam etti. Ancak ertesi günü, 14 Ekim Cumartesi, sis dağılmaya başladı ve rasatla yerimizi tespit edebildik. Esas plânımız, Sumatra sahillerini takiben, Berhala Boğazı'ndan geçerek Singapur'a çıkmaktı. Sisten gözümüz yıldı. Açık denizi tercih edip Çin Denizi'ne yol verdik.

Miço Denize Düştü

Artık Ekvator'a birşey kalmadı. Gündüzleri müthiş sıcak oluyor. Gök ve denizi birbirinden ayırt etmek imkânsız. İkisi de gri. Taze hindistancevizinin suyu bu sıcak havada yegâne serinletici...

Bütün gün teknenin etrafında kırlangıca benzer ufak deniz kuşları uçuşuyordu. Miço da yaklaşanları kovalamakla meşgul. Oda

yelkenlerin gölgesinde oturmuş, onun maskaralıklarını seyrediyor. Bir ara “Miço denize düştü” diye yerinden fırladı. Ben de hemen dümenden koştum. Allah’tan rüzgâr çok hafif ve tekne gayet ağır yol alıyor. Kerata, baştaki bastonu tutan zincirden (Mistarçodan), hem de ağzında bir kuşla yukarı tırmanmaz mı!. Hem kuştan oldu, hem de güzel bir dayak yedi, ama bizi de bir hayli korkuttu...

15 Ekim 1967 Pazar. Bugün, dünya etrafındaki seyahatimizin bir dönüm yerini daha aşıyoruz. Akşamüzeri, saat tam 19.30’da Ekvator Hattı’nı ikinci defa,bu sefer güneyden kuzeye doğru geçtik.. Güney yarımküresine 1966 yılının nisan ayında, Galapagos Adaları’na inerken geçmiştik. Ama o günlerde yerimizi tam bilemeden, kuvvetli akıntıların tesiri ile bir iki gün ekvatorun üstünde aşağı yukarı sürüklenip durmuştuk. Bu sefer, deniz üstünde beyaz tebeşir ile çizilmiş kalın “Ekvator Hattı”m görüp merasimle aştık! Eski denizci geleneklerine uyarak sabunlandık, güney ve kuzey yarımkürenin sularını kova kova kafamızdan aşağıya döktük. Hoş bir tesadüf, tam o anda,iri bir Vahu balığı oltaya asıldı. Koca Neptün’ün Kısmet’e, bir buçuk yılını geçirdiği güney sularından son bir hediyesi...

Ertesi akşam hava kararırken Riouw Boğazı’na girdik. Doğusunda Bintan, batısında Batam, Rempang Galang ve daha bir sürü ufak adacıkların çevrelediği 30 mil uzunluğundaki Riouw Geçidi kuzeyde Singapur Boğazı’na çıkar.

Bu gece mehtabın on dördü, etrafı gündüz gibi aydınlatıyor. Ondan istifade boğazın geniş olan ilk yarısını atladık. Boğazın diğer yarısı dar. Her ne kadar haritada bir sürü fener gözüküyorsa da, Endonezya’daki fenerler malûm... Kimi yanar, kimi keyfeder, dersimizi aldık, güven olmaz. Gece yarısı bir kenarda demirledik.

17 Ekim Salı sabahı, günün ilk ışıkları etrafı aydınlatırken vira demir ettik. Bintam ve Batam Adaları arasında uzanan boğazın dar kısmında med-cezir akıntısı kuvvetli ve güneye doğru ters akıyor. Yelken-motor ancak söktürebiliyoruz. Endonezya’ya ait bir gümrük hücum botu üstümüze gelip etrafımızda bir tur attıktan sonra gitti. Büyük petrol tasfiyehanelerinin bulunduğu Uban kasabasını geçiyoruz. Bir sür’at motoru ile gelen gümrükçüler nereden geldiğimizi sordular.

Bütün bu adalar Endonezya’ya aittir. Boğazın hemen 10 mil kadar kuzeyinde Singapur Adası ve Malakka Yarımadası uzanır. Ekonomik bir buhran ve döviz sıkıntısı içinde olan Endonezya’da, gayet ağır ihraç ve ithal vergileri oluşundan, bilhassa bu sularda çok geniş çapta kaçakçılık hüküm sürer.Ayrıca, bu kaçakçıları avlayan korsanlar pervasızca kol gezer.

Hattâ 800 tonluk bir geminin içindeki mürettebatı ile beraber ortadan yok olduğunu Cakarta'dayken duymuştuk...

Tehlikeli Güzergah

Öğle vakti, Riouw Boğazı'nın kuzeyindeki mercan döküntüleri ve üzerindeki fener kulesini geçtik. Hava sıcak, güneş yakıyor. Hafif bir keşişlemenin tatlı nefesi yelkenlerimizi şişirmiş keyifle yol alıyoruz. Oda güvertede yelkenlerin gölgesinde uzanmış, serinlemeye çalışıyor. Ben de dümende oturmuş, geçirdiğimiz şu son ayların tatlı ve acı hatıralarına dalmışım.

Çok enteresan olmakla beraber, Thursday Adası'ndan sonra takip ettiğimiz yol, bilhassa az mürettebatlı küçük yelkenli tekneler için, çok zor ve meşakkatli. Muntazam rüzgâr yok, çok kuvvetli akıntılar ve sis gibi tabii zorlukların yanı sıra, gece ışıksız balıkçı tekneleri ve ağları, yanmayan fenerler, haritada gözükmeyen batıklar ve nihayet can ve mal emniyetsizliği, bu yolda rastlanabilecek en büyük tehlikeler. Halbuki, Thursday Adası'ndan sonra kotraların umumiyetle takip ettiği Hint Okyanusu'ndaki güney yolu, yani Christmas, Cocos Keeling ve Seychelles Adaları üzerinden Kızıldeniz'e çıkan yol, tamamen bu tip tehlikelerden uzak, normal keşişleme ticaret rüzgârlarının estiği rahat bir güzergâhtır. Ama bütün bu tehlikelere ve zorluklara rağmen Endonezya Adaları görülmeye değer ve çok ilginç bir saha.

Bu yolu tercih ettiğimiz zaman, bütün arkadaşlarımız "Güzel ama ya korsanlara rastlarsanız" diye itiraz edip buralarda cereyan eden birçok soygun ve cinayet hadiselerini anlatmışlardı. En son vak'a daha 6 ay kadar önce olmuş: Bir yat Cava'nın güney sahillerindeki mercan kayaları üzerine çıkmış. Sahibi yardım istemek için yakın bir köye gidip gelene kadar, teknede motor dahil ne varsa sökülüp çalınmış. Adam kuru tekneyi orada bırakıp, çılgın bir vaziyette kaçmaktan başka bir çare bulamamış. Birkaç yıl önce, büyük bir Amerikan motor yatı da Malakka Boğazı'nda, Sumatra sahillerindeki hâli bir dere ağzında, içi talan edildikten sonra terkedilmiş vaziyette bulunmuş. Fakat sahibi olan Amerikalı bir aile ve mürettebat, bütün aramalara rağmen bir daha bulunamamış...

Üstümüzden Makinali Tüfek Mermileri Geçiyor

Endonezya sularından artık çıkmak üzereyiz. Önümüzde Singapur limanına kadar 15 mil yolumuz kaldı. Malezya sahilleri, Singapur'un doğu kıyıları hafif bir sis arkasında rahatlıkla seçiliyor. Bir taraftan yaklaştığımız yeni limanın verdiği tatlı bir heyecan, bir taraftan da

geçtiğimiz tehlikeli yerlerden kazasız kurtulmanın sevinci, dümende oturmuş pür keyif sigaramı tellendiriyorum...

Birden, peş peşe atılan üç el silâh sesi ile yerimizden fırladık. Bir sür'at motoru, 60-70 metre kadar arkamızda, bize doğru geliyor, içinde bir sürü adam, ellerindeki makinalı tüfekleri bize doğru çevirmiş, "Yelkenleri indir" diye bağırıp durmamızı işaret ediyor. Anlamamazlığa gelip "Yelken inmez, akıntı ile kayalara düşeriz" gibi işaretler ederken, Oda'yı mavzeri vermesi için hemen kamaraya yolladım. Timor'dan beri, şarjöründe 20 kurşunla atışa hazır olan mavzer yatağın yanında duruyordu. Oda kamaradan uzatırken, bu kadar makinalı tüfeğe karşı bir tek silâh çıkartmanın işleri büsbütün çatallaştırmaktan ve çok tehlikeli bir duruma sokmaktan başka bir işe yaramayacağını düşünerek tekrar saklattım. Zaten bu arada motor da bordamıza yanaştı.

Ayna kıç, yedi metre kadar boyunda kaba bir sandal, arkasına büyük bir takma motor konmuş. İçinde sekiz kişi. Ayaklarında bir şort, bazısının üstünde asker ceketi, birkaçında miğfer var. Hepsinin elinde bir makinalı tüfek. Beşi birden Kısmet'e atladı. Sandalı peşimize bağlarken rüzgâr dümenini kıracaklar. Ellerinden sandalın ipini aldım. Kıça bağlarken, ucunu elimden kaçırmış gibi yaparak koyverdim. O ara motoru kapamışlardı, içinde kalan üç kişi ile tekne ağır ağır arkamızda kaldı.

Korsanlar Tüfekleri Burnumuza Dayadı

Ben dümende, ayaktayım. Tekneye çıkanların elebaşısı, sırtını arka direğin çarmıhlarına dayamış, elindeki makinalı tüfeğin namlusu burnuma çarpacak kadar yakın. Diğer bir tanesi onun yanında, tüfeğini bana doğrultmuş, eli tetikte, her hareketimi dikkatle kontrol ediyor. Oda kamaranın merdivenlerinde yarıya kadar çıkmış dururken bir makinalı tüfek de ona çevrili...

Hepsinin bileğinde asılı kıymetli bir altın kol saati insanın hemen gözüne çarpıyor. Hal ve hareketlerinden bir sinirlilik içinde oldukları meydanda. Bu gibi durumlarda kat'iyen alttan almadan sert konuşmayı, Cakarta'da iken dostlarımız müteaddit defalar tembih etmişlerdi.

Saçı sakalı birbirine karışmış 35 yaşlarındaki iri yarı elebaşıları, çat pat İngilizce ile: "Buraları Endonezya suları, ne işiniz var, nereden geliyorsunuz, vizesiz giremezsiniz." gibi bahane laflar ederken ben de gayet sâkin, hiç telâşlanmadan, fakat dik ve sert bir şekilde cevap

veriyorum. Cakarta'dan geldiğimizi, vizemiz ve bütün kâğıtlarımızın tamam olduğunu söyledim. Anlamamış gibi tekrar tekrar aynı lâfları söylüyor. Oda'dan pasaportları bana vermesini istedim.

Bu ara bir tanesi kamaradan içeri girmeye kalkıştı. Gayet sert bir lisanla, "Giremezsin, dışarıda dur" diye bağırınca hepsi birden şaşırdı, irkildiler... Ve adam kamaraya girmedi. Baş ve kıç kaportalardan içeriyi dikiz ediyorlar. Bir tanesi yanımda duran dürbünümü almış, baş taraftan devamlı etrafı kolluyor. Çetebaşına, pasaportumuzu eline vermeden vizemizi, Cakarta polisinin mühürünü gösterdim. Pek bir şey anlamadı veya anlamamazlıktan geldi. Ne milletten olduğumuzu bayrağı göstererek sordu. Kısaca Türkiye'den geldiğimizi ve dünya seyahati yapmakta olduğumuzu anlattım.

Birden aklıma bizimle alâkalı Cakarta gazeteleri geldi. Hemen Oda'dan kamaradaki gazeteleri vermesini istedim. Hakkımızda çıkan resimli yazıları elebaşılarına gösterdim. Hem yazıyı okuyor, hem dikkatle bir resme bakıyor, bir bize. Okudukça hareketlerinde bir yumuşama belirdi. Bir yazıyı okuyup bitirince, yanında eli tetikte bekleyen arkadaşına gazeteyi göstererek kendi lisanı ile bir şeyler söyledi. Kaportalardan teknenin içine bakanlar da lâfa karıştı, aralarında bir münakaşa geçti. Sonra namlular indi, hattâ reis bizi rahatsız ettikleri için özür bile diledi... Ama umduğunu bulamanın sıkıntısı her hallerinden bariz bir şekilde belli oluyor.

Bu hadiseler cereyan ederken yarım saat kadar bir vakit geçti. Ben de bir taraftan devamlı Singapur'a doğru yol veriyordum. Geldikleri teknenin ipini bıraktığım zaman içindekiler bir müddet motoru, çalıştıramamış, arkada kalmışlardı. Sonra yetişip hemen yanı başımızda bizi takip ediyorlardı. Elebaşı elindeki gazeteyi göstererek onlara da bir şeyler söyledi ve yanaşmalarını işaret etti. Motor üstümüze yanaştı ve kendi teknelerine atladılar. Sandal arkadaki Batam Adası'na doğru sür'atle gözden kaybolurken, biz de yelken-motor tam yol, Singapur Adası tarafına yol verdik. Bir saat kadar sonra muazzam bir gemi trafiği içine girince derin bir nefes aldık...

Çok Ucuza Atlatılan Tehlike

Bu hadisenin doğurabileceği vahameti o anda pek kavrayamamıştık. Ama Singapur'da başımızdan geçeni anlattığımız zaman, vaziyeti bilenler, nasıl böyle bir hadiseyi bu kadar ucuza atlattığımıza, hattâ sağ bile kurtulduğumuza inanamadılar!... Nitekim, biz de hemen her gün Singapur gazetelerinde, bu sularda, bilhassa Çinli teknelere karşı yapılan korsanlık,soygun ve mürettebatı öldürme hadiselerini

okuyunca, atlattığımız vartanın ehemmiyetini daha iyi anladık!..

Belki bu korsanlar hakikaten gümrükçü idi. Ama iyi niyetle gelmiş olsalar, makinalı tüfekleri burnumuza dayamaya ne lüzum vardı ve ne diye kendi sularından çıkana kadar beklediler? Pek alâ Riouw Boğazı'nda gelip, vize ve kâğıtlarımızı kontrol edebilirlerdi. Nitekim bir tanesi efendi gibi gelip sormuştu.

Esasen Endonezya'daki kaçakçılığın büyük bir kısmını gümrük ve donanma müştereken yapar, idare eder. Hattâ pay mevzuunda anlaşamayıp gümrük ve donanma arasında çıkan silâhlı bir çatışmada 200 kişinin öldüğü bir hadiseyi, Cakarta'da sözüne itimat edilir birisinden duymuştuk. Bütün bunlara sebep memur ücretlerinin çok düşük oluşudur. En yüksek bir generalin dahi maaşı 100 lirayı geçmez. Halbuki bu aylık, golf kulübündeki masrafını bile karşılamaz. Buna mukabil lüks binada oturup altında otomobilleri vardır. Bu masraflarını karşılamak için hepsi aleni bir haraç kapısı tutmuştur...

Bu korsanların bizi bırakmalarına sebep teknede ticari kıymette bir şey olmadığını anladılar. Daha mühimi, başkentlerinde hakkımızda yapılan o kadar neşriyatı görünce çekindiler. Alacakları bir radyo, fotoğraf makinası için ileride başlarını derde sokmaktan kaçındılar.

Cakarta'da röportaja gelen muhabirlere kırk kere seyahatimizi anlatmaktan sıkılmıştık. Ama bugün o yazılara müteşekkiriz. Hayatımızı onlar kurtardı...

ODA KANSER

Hava kararırken, koca Singapur şehri, limanı ve önünde demirli gemilerin rengarenk ışıkları pırıldamaya başladı. Giden, gelen, küçük, büyük gemilerin sayısı belirsiz. Her köşede bir fener çakıyor. Bir ışık seli içindeki şehir nerede bitiyor, nerede deniz başlıyor ayırt etmek bile imkânsız. Hele iki yıldır, bazen aylarca bir tek gemi dahi görmeden dolaştığımız tenha denizlerden sonra, böyle bir gemi trafiği içine girince pek yadırgadık... Şehrin önünde ufak tekneler için bir mendirek olacak. Ama bizdeki eski haritaya güvenip, üstelik bu trafik içinde, gece karanlıkta girmeye cesaret edemedik. Gemilerin karantina ve polis kontrolü için açıktaki demir yerinde biz de fundaladık.

Günde yüze yakın geminin girip çıktığı Singapur limanı deniz trafiği bakımından dünyanın beşinci büyük limanıdır. Nitekim sabaha kadar yirmiye yakın gemi karantina için demir yerine gelip gitti. Hem gemiler, hem de bunlara gidip gelen römorkör ve motorların bizi çiğnememesi için demir fenerinden başka kamaranın üstünde bütün gece kuvvetli bir ışık yakmak zorunda kaldık. Gece bir ara, polis ve liman doktoru bize uğrayıp lüzumlu formaliteleri yaptılar...

Sabah şehrin merkezi önündeki mendireğin içine geçip, Cliffords rıhtımı önünde demirledik. Burada yüzlerce küçük gemi, motor demirlemiş. Peşine üç beş tane mavna bağlayıp yanımızdan geçen römorkörler, motorlar, gemilere gidip gelen sandallar, Kısmet'e ha çarptı, ha çarpacak diye ödümüz kopuyor. Botu indirip de sahile çıkmaya cesaret edemedik. Kalınacak yer değil. Singapur Yat Kulübü, bizdeki eski haritaya göre mendireğin nihayetinde olması lâzım. Ama oraları şimdi yıkılmış, yerine antrepo ve rıhtım yapılıyor. Nerede olduğunu öğrenmek için Oda'yı teknede bırakıp, ağzının iki yanından ince bıyığı sarkmış, kafasında huni gibi yuvarlak hasırdan bir şapka, ayakta kürek çeken bir Çinlinin "Sampan" denen sandalına atlayıp sahile çıktım.

Denizi takip eden ana caddenin üstünde, eski ve yeni on onbeş katlı binalar, iş hanları yan yana sıralanmış. Birkaç tanıdığın bizde adresi vardı. Onlar vasıtasıyla, Yat Kulübü sekreterinin rıhtıma yakın olan iş yerini buldum. Kulüp, şehirden 10 mil mesafedeki Jarong Deresi ağzına taşınmış. Sâkin ve emniyetli bir yer, fakat şehre gidip gelmek için üç otobüs değiştirmek icap ediyormuş. Sekreter, iki ayımızı geçireceğimiz Singapur'u biraz tanımak ve görmek istediğimiz için, bize, şehre ve buraya çok yakın olan Kallang koyunu tavsiye etti.

Bu Ne Biçim Müslüman Teknesi?

Sahilinin üst yakasında, Çinli ve Malaya tipi, yalnız yelkenli koca yük teknelerinin yanyana bağladığı mahfuz Kallang Koyunun içinde, ancak nihayetine doğru bir yer bulup demirledik. Koyun her ne kadar içinde kedi köpek leşi yüzen çamurlu, kahverengi, pis bir suyu varsa da, hiç olmazsa sakin bir yer ve o keşmekeş trafikten uzak... Demirlediğimiz yerin yanında, eskiden uçak meydanı olan geniş bir park uzanıyor. Akşamları, kanepelerinde âşıklar sevişip koklaşırken, türlü türlü acayip Çin yemekleri satan seyyar lokantalar, deniz kenarında lüks lâmbalarını yakıp, tezgâh kuruyor...

O gün Kısmet Kallang koyunda demirlerken, sonradan arkadaş olduğumuz Avustralyalı bir denizci, sahilde birikmiş Çinli ve Malezyalı yerlilerle beraber bizi seyrediyormuş. İçlerinden birisi sormuş: “Bu ne bayrağı?”. Arkadaş, esasen gazetelerde seyahatimizi okumuş, evveliyatımızı biliyor, “Türk” diye cevap vermiş. Gene sormuşlar: “Türkler Müslüman’dır değil mi?” “Evet” demiş adam. O zaman bir tanesi gayet ciddi atılmış: “Bu ne biçim Müslüman, bir tek kadın var teknede...”

Dışarı çıktığımız zamanlar botumuzu, sahilde büfe ve motor tamirhanesi olan bir Çinlinin rıhtımına bırakıyoruz. Aynı zamanda, Kısmet’e de göz kulak oluyor. Müthiş hırsızlık var burada. Gemilere açık kalmış lombuzlardan dahi girip, kamaraları soyarlar...

Singapur Şehri

Singapur Adası, güneydoğu Asya’dan bir dil şeklinde inen Malakka Yarımadası’nın nihayetinde olup, ondan dar bir boğazla ayrılır. Boyu 40 km. en geniş yeri de 20 km. olan adanın baklava dilimi gibi bir biçimi vardır. Singapur, 140 yıllık İngiliz idaresinden 1959'da kurtulmuş. Kuzeyinde uzanan Malezya Cumhuriyeti ile1964’te birleşmiş ise de, iki yıl sonra ayrılıp tekrar müstakil olmuş. Halen adada büyük bir Ingiliz hava ve deniz üssü mevcut.

Doğu Asya ve Avrupa arasında, bilhassa geçen asırda Süveyş Kanalı açıldıktan sonra, çok mühim bir coğrafi duruma, aynı zamanda geniş ve mahfuz tabii bir limana sahip oluşu, Singapur’un dünyanın sayılı ticaret merkezlerinden biri olmasına sebep olmuş.

Zaten ufak olan adada mühim çapta hiç bir ziraat yapılmaz. Bütün gelirini yalnız ticaretten temin eder. Serbest liman oluşu dolayısıyla Güneydoğu Asya’ya ve Endonezya Adaları’na yapılan ithalat ve

ihracatın büyük bir kısmı Singapur'a gelir ve buradan tevzi olur. Keppel Boğazı boyunca uzanan koca rıhtımlarında her millete mensup gemiler, gece gündüz durmadan yük boşaltır, alır. Birbiri peşi sıra sonu gelmeyecekmiş gibi uzanan antrepolar kauçuktan kalaya kadar türlü maddelerle doludur. Limanın önündeki küçük adalarda kurulmuş koca petrol tasfiyehanelerinde, Bornea, Sumatra ve civarından gelen ham petrol işlenir. Aynı zamanda Hint Okyanusu'na veya Çin Denizi'ne açılacak gemiler, buradaki tanklardan akaryakıt ikmali yapar.

Din-Irk-Kıyafet Kokteyli

Her cins lisanın konuşulduğu, her ırktan insanın omuz omuza yaşadığı bu esrarengiz "Şark Beldesi", tam bir kozmopolit şehir örneğidir. Daha bir buçuk asır evvel 200 kişi olan ada nüfusu, bilhassa Çinli mültecilerle bugün iki milyonu bulmuş. Bunun dörtte üçü Çinli, geri kalanı Malezyalı, Hintli, Arap ve Avrupalıdır. Bu yerli çorbaya bir de dünyanın dört bir bucağından gelen turistler katılınca,olmuş bir keşkül'ü fukara...

Tiyatroya gitmeye ne hacet, işlek bir caddenin köşesinde durup, yollarda akıp giden insan selini ve bunların kıyafet resmi geçidini seyretseniz,hiç sıkılmadan gününüz geçer... Batik'ten yapılmış sarong'a sarılı kadınlar, iki kaşının ortasına bir kırmızı ben oturtup, ipekli sâri giymiş Hintliler, pijama gibi bol paçalı bir pantolon ve bluz giymiş Çinli kadınlar, ayak bileklerine kadar inen uzun etekli Malezyalı dilberler ve bunların yanı sıra, külotu gözüken mini etekli turist kızlar...

Erkeklerin kıyafetleri de kadınlarınkinden aşağı kalmaz.. Entarili, fesli, şalvarlı, şortlu... Hayatında saç ve sakalını hiç kesmeyip, uzun saçlarını ensesinde toplayarak topuz yapmış dev cüsseli Hintli "Şeyk"ler, en işlek caddenin kaldırımlarında bağdaş kurmuş, iskambil oynarlar... Her türlü ecnebi parasını ayak üstünde değiştiren karaborsacı seyyar kambiyolar, adım başında bir turistin yolunu çevirir...

Singapur'da, ırklarla beraber dinler de birbirine karışmıştır. Budist, Hindu, Müslüman, Hıristiyan, Konfiçyüs'e bağlı olanlar... Her gün de bir tanesinin bayramı, şenliği vardır...

Singapur büyük ve yaygın bir şehir. Her tarzda mimari, üzerinde yaşayan değişik ırkların sanki bir aynasıdır. Bir semtinden diğerine geçerken, memleket değil, kıt'aları aşıyor zannedersiniz. Bazı yerleri

yeni yapılmış 10-15 katlı binalar, geniş bulvarlarıyla modern bir Avrupa şehrinden farksızdır. Onun hemen iki sokak ilerisinde, yol boyunca bir evden karşı eve rengarenk çamaşırların asıldığı daracık sokaklı Çinli mahallelerine geçilir. Öğle vakti ara sokakları, envai çeşit yemek satan seyyar lokantalar istilâ eder. Lüks Çinli restoranlarda ise, ördek kanı çorbasından kırlangıç yuvasına kadar, ismi bile tuhaf gelen türlü türlü yemekler çıkar karşınıza...

Hong Kong'dan sonra Asya'nın en büyük ticaret merkezi olan Singapur'da, koca koca dükkânlar, dünyanın dört bir yanından gelmiş mallarla doludur. Bir dükkânda Cava mâmulü nadide batikler satılırken, yanındakinde Pasifik veya Atlantik'in kim'bilir hangi ucunda tutulup da buraya getirilen köpekbalıklarının kurutulmuş kuyruğu, yüzgeçleri, Çin yemekleri yapılmak için müşteri bekler... Bir üst sokaktaki beş katlı dükkân, konserveden guguklu saate kadar envai çeşit Çin malları ile doludur... Gümrük alınmadığı için, bilhassa Japon malı fotoğraf malzemesi, radyo gibi şeyler çok ucuz. Tabii her alış-verişte, sülük gibi yapışkan Çinli tezgâhtarla yapılan pazarlığın bir türlü sonu gelmez...

Biz de bu girdaba katılıp, esrar perdesine bürünmüş Singapur'u görmeye, tanımaya çalıştık. Bir hafta kadar pis ve gürültülü Kallang koyunda kaldıktan sonra, tekneyi Yat Kulübün bulunduğu koya götürdük. Şehrin gürültüsünden tamamen uzak, bir dere ağzında, göl gibi kapalı, küçük, sakin bir koy. Yakın zamana kadar bataklık olan etrafı doldurulup, buruna güzel bir kulüp binası yapılmış. Bu sessizlikten istifade, Fiji'den Singapur'a kadar son altı aylık seyahatimizin gazete için yazılarını hazırlamaya başladım. Oda da dikiş makinasını güverteye çıkartmış, tentenin gölgesinde, pek züğürtleyen gardrobumuza yeni şeyler dikmekle meşgul... Bazı akşamlar, kulüpte tanıştığımız arkadaşlar araba ile alıp evlerine götürüyorlar.

Bir ahbabımız çok güzel ve nadide bir papağan hediye etti. Kafesiyle beraber alıp tekneye getirdik. Ama gel de Miço'ya yeni yol arkadaşını sevdir... Kıpkırmızı ve altın sarısı renklerdeki kafasını kafesin telleri arasından çıkartıp da, eğri gagasıyla kem küm söylenmeye başlayınca, Miço'nun elinden zor kurtardık garibi... Mecburen gene götürüp, eski sahibine iade ettik...

Beklenmedik Misafirler

Gelişimizden iki hafta sonra, Singapur'a, hiç ummadığımız tanıdıklar gelmeye başladı. Bir gün kulüpten bizi telefonla aradılar. Burada

toplanan Asya Ülkeleri Radyo Televizyon Konferansı'na, Türkiye'den de, profesörlerden müteşekkil bir heyet gelmiş. Maateessüf gideceklerine yakın, haberimiz oldu. Birkaç gün buluşup, yurttan havadis aldık. Uzaktan da olsa, hasretimizi gidermeye çalıştık.

Hemen onların peşinden, uzun zamandır Amerika'da yerleşip, büyük iş sahibi olmuş, fabrikatör Muammer Öztekin, yanında bir muhabir arkadaş ve kardeşi, Bangkok'taki bir fuar dönüşü, Singapur'a bizi görmeye geldiler. Kendisi, Atlantik kıyılarından beri seyahatimizle yakınen alâkadar olmuştu. Kısmet Singapur'da karşılaşmakmış. Kaldıkları iki günü beraber geçirdik. İyi bir fotoğraf makinası gibi verdiği birçok hediyelerden başka, Kısmet için hususi yaptırıp getirdiği naylondan bir Türk Bayrağı, ne kadar makbule geçti...

Gene aynı günlerde, Fiji'den iyi tanıdığımız Avustralyalı bir aile. Avrupa seyahatleri dönüşü İstanbul'da da kalıp, Singapur'a uğradılar.

Bütün bu gelen dostlarımızın, halimizi düşünüp de getirdiği rakı ile içki stokumuz kambur belini düzeltti... Artık, bu güzel günler için halimize şükredip, akşamları, Oda'nın hazırladığı çilingir sofrasına çörekleniyoruz...

Başımıza İnen Balyoz

Ne yazık ki, bu mesut günler uzun sürmedi. Fiji'den beri umumi bir muayene yaptıramamıştık. Bunun için gittiğimiz klinikte, doktorun verdiği acı haber, dünyayı başımıza yıktı. Oda "kanser" olmuş... Kulaklarımıza inanamadık. Belki aldıkları numuneler yanlıştır diye, ümitle müteaddit testler yaptırdık. Ama heyhat!... Her seferinde aynı kara hakikat, bir balyoz gibi kafamıza iniyor. Hayatını kurtarabilmek için derhal ameliyat olması lâzımmış... Ne yapacağımızı şaşırdık.

Burada ameliyat olsa, asgari üç aydan evvel yola çıkacak duruma gelemez. Üç ay da burada kalınca, önümüzdeki Hint Okyanusunda poyraz musonları nihayete erecek, yerine batı musonları başlayacak. O mevsimde bizim yola çıkmamız, hele ameliyatlı bir hasta ile imkânsız. Yani bir yıl daha Singapur'da kalıp, gelecek mevsimi beklememiz icap edecek. Burada iş bulup çalışmak mümkün değil. Sonunda sefil olacak, tekneyi satmak zorunda kalacağız. Yegâne çare, onun acele Türkiye'ye dönmesi, benim de yola yalnız devam etmem...

Artık, her biri birbirinden kasvetli günler peş peşe zincirlenmeye başladı. Hürriyet'e durumu telgrafla bildirdim. Allah razı olsun, Oda'nın uçak biletinin yollandığı ve her türlü yardımı yapacaklarını bildiren telgraf cevapları, 24 saat içinde geldi. Peşinden, gidiş

hazırlığı...

Yol boyunca, nevale ve ilâç işiyle ben hiç meşgul olmamıştım. Bütün bu dertler içinde, Oda, teknede yiyeceklerin nerede olduğunu, mutfakta ne var, yol için ne alınması lâzım, ne gibi ilâçlar var ve yerlerini gösteriyor bana. Benden daha metin Oda... Kendi hastalığını bir tarafa bırakıp beni teselliye çalışıyor...

Oda İstanbul'a Gidiyor

Uykusuz gecelerden sonra, nihayet 21 Kasım Salı, onun hareket günü, tekneden ayrılış anı gelip çattı. Hayatımızın en acı anı da bu olsa gerek... Üç kusur yıllık mes'ut yuvamız, Kısmet'i, Oda yaşlı gözlerle son defa okşarken, Miço'da bir iç sezişle ellerini yalıyor...

Halâ inanamıyorum başımıza gelen bu felâkete. Sanki bir kâbus görüyorum...

Nasıl olur, nasıl felek bize bu acı oyunu oynar?.. Benim ikinci kaptanım, gemicim, aşçıbaşım, en candan yol arkadaşım, deli kocasının kaprisleri için hayatını vakfeden karım... onun desteği ile buralara kadar gelebildik. En ümitsiz anlarımda dahi beni avutup, kuvvet verirdi. Cesaret ve metanetini, birçok erkekte bile görmedim. Nice fırtınaları, tayfunları, 22.000 millik yolculuğun iyi ve kötü her anını beraber yaşadık... Ve şimdi, hayatını kurtarabilmek için "Kanser" damgası ile birbirimizden ayrılıyoruz!...

Nihayet, uçak penceresinde sallanan el de gözden silindi...

Bizi bu acı günlerimizde yalnız bırakmayan dostumuz Semiha ve kocası Reg, beni o akşam evlerinde alıkoydular. Zaten tekneye ne dönecek halim kalmış, ne de ayaklarım gidiyor... Ama, er geç karşılaşacağım bir gerçek.. Hele ilk günler,Kısmet zindan gibi geldi bana. Her tarafında, her yerde Oda'nın izleri...

Kısmet'in Tamiri

Avunmak için artık kendimi yol hazırlığına verdim. Son iki hafta zarfında, tabii, teknede hiç bir şey yapamamıştım. Fiji'den beri, son yedi aydır, Kısmet çok yıpranmış, baştan aşağı elden geçmek istiyor.

Sakin suda bordalarını boyadıktan sonra tekneyi Kallang koyuna getirdim. Karaya çekmek için kızaklarda çok para istediler. Mecburen, med-cezirden istifade, parkın duvarına yaslayıp teknenin altına bir kat

zehirli boya çektim. Motor elden geçti. Yeni ana yelken ve bocrumu, gradin yakasında bir karış kadar uzun dikmişiz. Onları söküp, yeniden diktim. Arma elden geçti.

Tekneye bir tuvalet almak için 1000 lira (100 USD) kadar biriktirmiştik. Onun yerine, yolda bana faydası olacak bir elektrikli dip ölçme, iskandil cihazının en ucuzundan bir tane alıp taktım.

Artık, sabahın yedisinden akşam hava kararana kadar teknenin üzerinde çalışıyor, sonra gece yarılarına kadar oturup, yarım kalan gazete yazılarını bitirmek için uğraşıyorum. Bir taraftan üzüntü, zaten iştahım tamamen kesilmiş, fazla çalışmaktan kuru derim kemiklerime yapıştı, Hint fakirine döndüm. Bütün bunların arasında, bir haber var mı diye, günde bir veya iki kere şehre, telgraf dairesine koşuyorum.

Nihayet merakla geçen günlerden sonra, iyi havadis ulaştı. Oda'nın hastalığı daha başlangıçta teşhis edildiği için belki basit bir ameliyatla atlatacakmış. Tanıdık veya tanımadık herkesin candan alâkası, başta Süleyman Dırvana ve Cevat Babuna olmak üzere doktor arkadaşların azami gayreti, bu sıkıntılı günlerimde bana en büyük teselli ve destek oldu.

Teknenin donatım ve tamiri bitince sıra nevale işine geldi. En ehven ve çeşitli konserve tedariki bakımından Singapur, Akdeniz'e çıkana kadar yegâne liman. Onun için asgari altı aylık bir stok yapmam lâzım. Teknede bulunan yiyecekleri saydıktan sonra, önüme upuzun bir ihtiyaç listesi çıktı. Dükkân dükkân başladım dolaşmaya. Çin malı konserveler, kalite bakımından düşük olmakla beraber, diğerlerine nazaran en ucuzu. Mecburen onlarda karar kıldım. Esasen Oda'nm rahatsızlığında doktor ve yolculuk masrafları, teknenin levazım ve tamiri, zaten sallanan bütçemizi iyice allak, bullak etmişti...

Taze ve kuru nevale alımında, Semiha hanım gene imdadıma yetişti. Verdiğim listeyi tanıdığı yerlerden ucuza alıp, arabasıyla tekneye kadar getiriyordu. Kaldığımız müddetçe yardımlarını esirgemeyen bu aile ile bizi bir tesadüf karşılaştırdı. Rasgele tanıştığımız birisi, burada oturan bir Türk kadınını tanıdığını söylemiş ve telefon numarasını vermişti. Kendisini arayıp bulduk. Neş'eli, canlı, tam bir İstanbul hanımı. Kocası Reg Stammers ise Türkiye âşığı bir Ingiliz, iki yıldır burada vazife görüyormuş. Evlerini bize açtılar, bilhassa Oda'nın rahatsızlığında her sıkıntımıza koştular. Bazı akşamlar gelip zorla beni evlerine götürürler, çarşı pazar dolaşıp bulduğu yiyeceklerle nefis Türk yemekleri hazırlardı. Hele, daha bu hastalık derdi çıkmadan evvel, bir pazar günü, koca bir sepetle tekneye gelmişler ve yiyeceklerin menşei Arap saçına dönmüş bir sofra donatmıştık:

Singapur'da tutulmuş taze tekir balığı, Hollanda'dan gelmiş beyaz peynir, Ispanya'da yetişmiş kavun ve Türk rakısı!...

Kısmet'i Kakalaklar İstila Etti

Tropikal sıcak iklimde gezip de, kakalak (hamam böceği) istilâsına uğramamış bir tekneye rastlamak imkânsızdır. Biz de yol boyunca, bunlardan korunmak için çarşıdan aldığımız her şeyi tekneye sokmadan evvel sıkı sıkı muayene eder, hattâ meyve, sebze gibi yiyecekleri suya daldırıp, sonra içeri alırdık. Bora-Bora Adası'nda sahile yakın bağladığımız zaman, gayet iri cinsinden birkaç tane kakalak, uçarak güverteye gelmiş ise de, Miço onları yakalayıp öldürmüştü. Fakat Fiji'de uzun zaman kalınca, bilhassa komşu yatlardan gidip gelen kitap gibi öteberi ile bir iki tanesi Kısmet'i mekân etti. Zaten bir çiftin veya yumurtalı bir tekinin gelmesi kâfi... Gayet çabuk ve akıl almaz bir sür'atle çoğalarak baştan aşağı tekneyi istilâ ettiler. Bir sürü toz ilâç kullandıksa da, daha fazla semirdi, ama ölmediler. Artık buraya kadar, bizim patates, soğan gibi bütün açık yiyeceklere bir de onlar ortak olmuştu. Hattâ gece uyurken üstümüzde teklifsizce dolaşmaya kadar işi azıttılar. Önceleri Miço kovalayıp yakalardı. Ama bu kadar çoğalınca, o da artık bu işten usandı...

Singapur'da, gemilerdeki kakalaklara karşı zehirli bir ilâç yapan fabrikanın sahibi ile tanışmıştık Bir gün, bizzat gelip, teknenin içini ilâçladı. Zehirli duman veren tabletler yakıp, kamaranın her tarafını kapadık. O gece, Miço ile beraber başka bir yata misafir gittik. Ertesi sabah açınca, kamarada faraş faraş kakalak ölüsü topladık... Şimdilik görünürlerde hiçbiri yok, kurtulduk galiba...

Singapur'dan Hareket

Oda'nın ameliyatından bir haber alabilmek için hareket tarihini tehir ettim. Onlar da benim Singapur'dan ayrıldığımı zannederek buraya yazmamışlar. Bu seyahate çıkarken gazeteden, dünyanın hemen her tarafında kullanılabilen ödemeli telgraf çekme kartı vermişlerdi, bilhassa burada çok işe yaradı. Tekrar tekrar ameliyat neticesini bildirmeleri için telgraf çektim. Gene cevap yok. Aralık ayının ortası oluyor, plânımıza göre üç hafta geciktik.

13 Aralık Çarşamba sabahı hareket etmek üzere hazırlığımı yaptım. O sabah erkenden sahile çıkıp, son defa postaneye telefon ettim. Gene bir cevap gelmemiş. Saat 9'a doğru, çift demirden birini vira edip, dostların yardımı ile botu güverteye aldım. Tam ikinci demiri de alırken, rıhtımdan postacı "Telgraf" diye bağırdı. Çok şükür, ameliyatı

başarılı geçmiş, hattâ Kızıldeniz'de, belki tekrar Kısmet'teki ikinci kaptanlık vazifesi başına dönebilecekmiş.

İçim rahat, limandan ayrılıyorum. Motorla Kallang koyundan çıktıktan sonra, Keppel Boğazı'ndaki gemiler arasından geçip yelkenleri bastım.

Seyahatimiz boyunca, her limandan yeni bir yolculuğa çıkışta, Oda ile birbirimize "Hayırlı yolculuklar" dileyip, bir öpücük verirdik... Şimdi bugün, yelkenleri basıp, tekneyi rotasına koyunca, gayri ihtiyari ağzımdan "Hayırlı yolculuklar" kelimeleri çıktı. Ama ikinci kaptanımın yeri, yanı başım bomboş. Yalnız karşımda Miço, kucağıma atlamak için hazır, boynu bükük oturuyor. Kucağıma aldım, okşadım ve sanki başkasının duymasından korkuyormuş gibi, kulağına eğilip, hafif bir sesle "Hayırlı yolculuklar Miço'cuğum' diyerek öptüm. Yağmurla karışan bir çift göz yaşı, yanağımdan yuvarlanıp sakallarıma karıştı...

HİNT OKYANUSU'NDA YALNIZ YOLCULUK

Singapur Boğazı'nda bir çok küçük ada vardır. Aralarından geçerken, sağanak halinde gelen kuvvetli yağmur bazen rüyeti çok düşürüyor. Bize pek işkenceli günler yaşatan Singapur, bir pus perdesi arkasında kaybolurken, seyahatimiz boyunca üzülmeden ayrıldığımız yegâne liman oldu...

Akşamüstü, güneye doğru uzanan alçak Piai Burnu'nu dönünce, sert bir yıldız karayel fırtınasına karşı, Malakka Boğazı'na girdik. Hemen boğazda Kısmet'i kafadan gelen rüzgârın çıkardığı dik dalgalar karşıladı. Rüzgâr öğleden sonra kuvvetlenmiş, yağmur sağanak halinde yağıyor. Tekne, her dalgaya baş vuruşta, yeşili beyazına karışmış bir köpük yığını içinde direk dibine kadar kayboluyor.

Dümende otururken, yağmur kâfi değilmiş gibi, rüzgârla uçuşan dalga uçları da ıslanmadık yer bırakmadan kırbaç gibi üstümden geçiyor... Yalnız ana yelken ve floklar basılı. Kaç gündür mutedil esen kuzey rüzgârı, fırtına yapmak için benim yalnız yolculuğa çıkacağım günü bekledi sanki...

Malakka Boğazı'nda

Seylan Adası'na kadar 1700 millik yolun ilk 600 mili Malakka Boğazı'nda geçecek. Boğazın doğusunda Malezya Federal Devletine ait Malakka Yarımadası, batısında da Endonezya'ya ait dev Sumatra Adası uzanır. En dar yeri 25 mil genişliğinde olmakla beraber, bilhassa Sumatra yakasından çıkan sığlıklar ortaya kadar gelir.

Bu mevsimde, boğazın kuzey kesiminde esen poyraz musonları aşağılara kadar inmeyip, rüzgâr umumiyetle kuzeyden, bol yağmurla beraber değişik yönlerden eser. Boğazda akıntılar med ve cezirin tesiri altındadır. Tenha Sumatra sahilleri eşkıya ve korsan yatağı. Zaten yola çıkarken, tüfekleri doldurup hazır etmiştim. Malezya sahilleri bu bakımdan emin, ayrıca demirlemeye müsait yerler de mevcut. Orayı takiben yol alacağız. Singapur'da kaldığımız fazla zamanı telâfi etmek için, Malezya vizesini aldığım halde, mecbur olmadıkça Penang'a uğramayıp doğru Seylan'a gitmeye karar verdim.

İki taraftan çıkan sığlıklar dolayısıyla, gemiler için derin su dar bir

geçide münhasır kalınca, boğazda kesif bir gemi trafiği meydana geliyor. Gündüz, bizi görüp yol veriyorlar. Fakat gece olunca, iş başa düşüyor. Borda fenerleri alçak ve zayıf olduğu için, hele fırtınalı, dalgalı havada, gemilerden hiç gözükmez. Direk tepesindeki her taraftan gözüken lâmba çok daha faydalı. Ama cankurtaranımız gene projektör. Bilhassa arkadan yaklaşan gemilere karşı, kuvvetli projektörü yelkenlere tutunca, gecenin karanlığında hemen bizi görüp rota değiştirirler.

Bütün gece, etrafımızda 5-6 gemi ışığı eksik olmadı. Kimi altımızdan, kimi üstümüzden geçiyor. Bazen çok yakından geçen oluyor. Projektör elimden düşmedi. Fırtına ve yağmur bazen hafifleyip, sonra tekrar canlanarak devam etti. Her taraftan kuvvetli şimşek çakıyor. Bir taraftan fırtına, bir taraftan navigasyon, bir de bu gemileri kollamakla, dümen başında sabahı ettim. Yemek pişirecek vakit yok. Ancak, birkaç defa su kaynatıp, içine konsantre edilmiş bir et veya tavuk suyu atarak sıcak çorba yapabildim.

Gece akıntı bizimle beraber kuzeye çıktı. Sıkı orsa ve denizlere karşı gitmemize rağmen, sabaha kadar 70 mil yol aldık. Hava aydınlanmadan Undan Feneri pruvamızda çakmaya başladı...

Üst üste yığılmış kara bulutların arkasından gün ağarırken, rüzgâr da kırılmaya başladı. Yağmur çiseliyor. Bir zamanlar, Singapur'dan evvel Güneydoğu Asya'nın en işlek ticaret merkezi olan Malakka Şehri'nin açığından geçiyoruz. Sahillere yakın topuklar üzerinde, kazıktan yapılmış dalyanlar yanyana uzanıyor. Bu dalyanları, 3 ilâ 5 kulaç derinlikteki sularda, kazıkları yan yana çakıp, aralarını sazla örerek yaparlar. Bir ucunda gene kazıklar üzerinde bir tahta ev vardır...

Öğle üstü Rachardo Burnu önlerine vardım. Yer yer girdap ve anaforlar yapan kuvvetli ters akıntı, yol almamıza engel oluyor. iki saate yakın motoru da çalıştırdığım halde akıntıyı söktüremedim. Niyetim, geceyi burnun 8 mil üstündeki ufak Dickson limanında geçirmekti. Fakat ters akıntı ve rüzgâra karşı hava kararmadan oraya varabilmem şüpheli. Dickson'u geçince de, karanlıkta girilecek başka demir yeri yok.

Uykusuzluk

Tek başına yolculuğun böyle sahil seyrinde en zor tarafı, devamlı dümende oturmak mecburiyetinden doğan uykusuzluktur. Onun neticesi, insan doğru muhakeme kabiliyetini kaybedip kolaylıkla hatalı ve yanlış kararlar alabilir. Nitekim, nice yalnız seyahat

edenlerin sonunun felaketle bitmesine yüzde seksen uykusuzluk sebep olmuştur.

Buraya gelene kadar 32 saattir devamlı dümendeyim. Rachardo Burnu'ndan sonra hava kararmadan Dickson'a giremezsem, onun 60 mil üstünde, boğazın en dar ve fazla dikkat isteyen kısmı bulunuyor. Yani, 30 saat daha dümende dikkatle oturmam icap edecek. Gözüm tutmadı. Yanlış bir harekete sebebiyet vermemek için dönüp, burnun altındaki koya yol verdim.

Kayalık burundan sonra sahil kuzeye kapalı geniş bir koy meydana getiriyor. Uzaktan bir iki tane kırmızı kiremitli ev gözüküyordu. Yaklaşınca ağaçlar arasında bir köy meydana çıktı. Sahilden çeyrek mil açıkta, 6 kulacı bulunca funda demir ettim.

Açlıktan midem kazınıyor. Bir buçuk gündür birkaç bardak çorbadan başka bir şey yiyememiştim. Pilâv pişirdim, yanma bir kaz konservesi açtım. Ama iki lokma alınca tıkandım. Yiyemedim...

Fırtınada teknenin içi harman yerine dönmüştü, etrafı topladım. Baş denizlerinle biraz su girmiş sintineye, onu temizledim. Daha hava kararmamıştı, bir koca bardak kahve içip uzandım. Yatış, o yatış. Akşam altıdan sabah altıya kadar ölü gibi uyumuşum. Bütün gece devam eden yağmur ninni gibi geldi...

Cuma sabahı, günün ilk ışıklarıyla beraber, Bismillâh vira ettim. Hafif bir yıldız rüzgârı yelkenleri doldurdu. Arada yağmur çiseliyor. Rachardo Burnu, müsait akıntı ile hemen arkamızda kaldı. Hafif rüzgâr bütün gün pusulanın 32 kertesinde dolaştı durdu. Akıntılarla sahile düşmemek için arada makinayı da çalıştırıyorum.

Sefil Bir Gece

Akşamüstü, boğazın en biçimsiz yeri "Bir Kulaç Sığlıkları"na yaklaşırken, gökyüzünde mavi rengin zerresi kalmadı. Hele batı ve kuzey tarafı tencere altı gibi kapkara oldu. İki cihetin arasında da bir gökkuşağı. Zamanından önce çöken karanlıkla beraber kuvvetli yağmur ve bora da çoluk çocuk bindirdi. "Bir Kulaç Sığlıkları" üzerinde, 15 mil görüş mesafeli bir fener var. Birkaç mil yakınında olduğumuz halde, kuvvetli yağmur perdesi arkasında kalan fenerin ışığı bazen gözükmüyor bile...

Fenerin üstünde, iki sığlık kuzeybatı istikametinde uzanır. Araları derin su. Ben de yeni aldığım elektrikli iskandile güvenip bu ara yolu seçmiştim. Tam lüzumlu yerde, sanki çok çalışmış gibi, iskandil cihazı

bozuldu, göstermiyor... Artık, fenerin yağmur sağanakları arasında gözüken ışığı ile rotamı kontrol ederek yol alıyorum. Rüzgâr bazen karayelden bindirip, sonra gene lodosa dönüyor. Bu değişik rüzgâr karmakarışık deniz kaldırdı.

Bir ara etrafımda, dalgalarla inip kalkan bir sürü ışık peyda oldu. Sığlıklarda avlanan yüzlerce balıkçı teknesi. Zaten zayıf olan ışıkları, yağmurda daha da zor seçiliyor. Çarpmamak için aralarında zig-zag gitmek zorunda kalıyorum. Rotaya mı, değişen rüzgarlarda yelkenlere mi, yoksa çarpmamak için bu balıkçı teknelerine mi bakacaksın...

Kulağımın dibinde top atılmış gibi gürleyen gökgürültüsü ve devamlı şimşekten bazen etraf gündüz gibi aydınlanıyor... Yağmur arada hafifleyip yeniden şelale gibi boşanıyor... Bizim gemici muşambaları olmuş bir elek, artık ıslanmadık tarafım kalmadı... Pek sefil bir gece...

Sabahın üçüne doğru sığlıkları geçip derin suya ulaştığım zaman rüzgâr tamamen kaldı, balıkçı tekneleri seyreldi. Arada bir uzaktan uzağa geçen bir gemi ışığı gözüküyor. Bütün yelkenleri indirip, bir çay demledim. Yanında kızarmış ekmek, peynir ve yattım.

Cumartesi sabahı, gene gökyüzü kara bulutlarla kaplı, hâlâ yağmur devam ediyor. Yeter artık... Dört gündür gökyüzünde mavi rengi göremedim...

Yatakta, kahve ile sigara keyfinden sonra, etrafı topladım. Elektrikli iskandilin teknenin altındaki ucuna belki bir pislik takılmıştır diye, gözlükle dalıp temizledim. Yol boyunca, köpekbalığı korkusundan açıkta hiç denize girmiyorduk. İlk defa bugün giriyorum. Dört-beş tane zarganaya benzer balık omurganın dibinde yüzüyordu. Cihaza giren kablo uçları rutubetlenmiş, onları temizleyince gene çalışmaya başladı.

Hafif bir poyraz esiyor. Yelkenleri bastım. Artık boğazın geniş kısmına çıktık. Sumatra sahillerine yaklaşmamak için yolumuzu biraz daha uzatıp kuzeye çıkıyorum. Sahillerden ve gemi yolundan uzaklaştığımıziçin devamlı dümende oturmaya lüzum kalmadı.

Kısmet kendi kendine yol alırken, ocakta bir tencere etli patates pişiyor. Bir ara okumaya dalmışım, bir yanık kokusuyla fırladım. Dibi tutmuş...

Miço kaç gündür perhizde, bir şey yemiyor. Konserve et verdim beğenmedi. Singapur'da iken, her ihtimale karşı birkaç kutu da kedi yemeği konservesi almıştım. Ondan açtım, sevdiği halde iki lokma aldı, bıraktı. Aklı fikri uçanbalıklarda. Dört dönüyor güvertede, ama

daha düşen yok...

Hele şükür, bu akşam yağmur durdu. Hatta yusyuvarlak olmuş mehtap, bazen bulutlar arasından sıyrılıp, sihirli değneğini dokundurduğu kara suları gümüş gibi parlatıyor bile... Ekvator civarı ve güney yarımkürede, iki yıla yakın zamandır birbirimizi göremediğimiz emektar Kutup Yıldızı ile bu gece ilk defa karşılaştık gene.

Gece yarısı, yalnız sarp kayalardan müteşekkil küçük ve ıssız Jarak Adası'nm dibinden geçiyoruz...

Neptün'ün Muzipliği

17 Aralık Pazar. Sabaha karşı, oradan oraya savrulan yelkenlerin sesi ile uyandım. Rüzgar hafiflemiş, deniz karma karışık, gökyüzü gene kararmış. Yelkenleri indirip tekrar yattım. Bir gece mola veren yağmur, bugün acısını çıkardı... Sabah, zaten doğuda gökkuşağı vardı. Ne zaman o yönden çıksa, peşinden kötü hava gelir. Yine bütün gün rüzgâr on dakika bile aynı kuvvet ve istikametten esmedi. Tam kuvvetleniyor diye yelkenleri ayarlayıp, tekneyi yoluna koyuyorum, daha yaktığım sigarayı bile bitirmeden gene kalıyor. Bu sefer yelkenler, teknenin altından geçen her dalga ile deli gibi bir sancağa, bir iskeleye savrulmaya başlıyor, Yıpranmaması için gene mayna ediyorum. Öğleden sonra üç saat zarfında, tam yedi kere yelken basıp indirdim!... Neptün'ün bugün muzipliği üstünde, galiba beni sabır imtihanından geçiriyor...

Nihayet akşamüstü rüzgâr canlandı ve yıldız-poyrazda karar kıldı. Bütün gece Kısmet, bir omuzu üzerinde kara sulara yaslanmış, dalgaların üstünde dans ederek koşarken, ayak ucuma kıvrılan Miço ile rahat bir uyku uyuduk...

Sabah, ufak ve hali Perah Adası'nı açıktan bordalayıp, 200 mil mesafede ve Sumatra'nın kuzeyinde bulunan Sabang Adası'na doğru, batıya tebdil rota ettik. Hava açık, hasret kaldığımız güneş kemiklerimizi ısıtıyor.

Günlerdir başaltında nemli ve havasız kalan soğan, patatesi, ıslak çamaşırlarla beraber güverteye serdim. Domatesler bozulmuş. Aldığım üç tane ananasın çoğu yerleri ekşimiş. Dünden kalmış makarnanın yanma bir kutu da tavuk ve bezelye açıp pişirdim. Her gün bir vitamin hapı alıyorum.

Benim emektar ülser, Fiji'den beri azmıştı. Bu yolda da, her gece,

kuvvetli bir mide sancısı itiyat halini aldı...

Ver Elini Hint Okyanusu

20 Aralık Çarşamba. Sabah, alaca karanlıkta aldığım yıldız rasatlarınla mevkiimizi kontrol ettim. Hava aydınlanınca Endonezya'nın donanma üssü olan Sabang Adası gözüktü. Altımızdan birkaç gemi geçiyor. Öğleüstü, Sabang'ın 15 mil kuzeybatısındaki Rondo Adası'nı geçtik.

Sumatra sahilleri ve son kara parçası arkamızda gözden kaybolurken, korsanları, yağmuru, fırtınası ile Malakka Boğazı da, artık dümen suyumuzda kaldı. Ver elini Hint Okyanusu...

Seylan Adası'na kadar önümde, 900 mil rahat bir açık deniz yolculuğu var. Hint Okyanusu'nun bu doğu kısmına "Bengal Denizi" derler. Büyük Hint Okyanusu'nun ekvatorun üstünde kalan kuzey kısmında, kasımdan marta kadar poyraz musonları eser. Umumiyetle hava açık, güneşli ve mutedil bir rüzgar olur. Akıntılar batıya doğru akar. Yaz aylarında ise, hazirandan eylül sonuna kadar yağmurlu, fırtınalı lodos musonları hüküm sürer. Akıntı değişir, rüzgâr yönünde doğuya doğru akar. Bu denizlerde, umumiyetle iki muson mevsiminin değişme aylarında, yani nisan-mayıs ve ekim-kasımda, "Siklon" denen tayfunlar meydana gelir. Bu siklonlar, Pasifik'in tayfunları gibi denizde ve karada, her yıl büyük can ve mal kaybına sebep olur. Nitekim geçen yıl, Bengal koyunun kuzey kıyılarını etkisi altına alan bir siklonda 25.000 kişi ölmüş, yükselen deniz10.000 tonluk bir gemiyi alıp birkaç kilometre içerde karaya çıkarmış...

Yalnızlık

Eline geçeni hemen öldüren vahşi yerlileri ve korsanlarıyla nam salmış Nicobar Takımadaları'nın o gece 40 mil kadar altından geçtik.

Topak topak bulutlar, muson rüzgârı önünde hallaç pamuğu gibi uçuşurken, Kısmet'in başında gene açık deniz arması, sancağa bir ikiz yelken, karşısında iskeleye ana yelken ve bocrum basılmış, derviş gibi iki yanına sallanarak, tabiatla beraber batıya doğru akıp gidiyor. Günlük seyrimiz 100 milden aşağı düşmüyor. "Rüzgâr dümeni" bizim Hızır Aleyhüsselâm!... Görünmez elleri, usanmadan gece gündüz dümende... Bazen sür'ati değişen rüzgâra göre ayarını yenilemekten başka yekeye el sürmeye lüzum bırakmıyor.

Hint Okyanusu'nda son bir ayın yorgunluğunu çıkartıyorum. Bol bol uyuyor, kitap okuyorum. Normal deniz hayatına kavuşunca,

Singapur'da kaybettiğim iştahım düzelmeye, kursağıma yemek girmeye başladı. Uzun bekârlık yıllarındaki aşçılığa gene başladım. Ama menü umumiyetle aynı: Bir gün pilâv, bir gün patates, üçüncü günü makarna ve yanlarında bir et konservesi.

Her akşam biraz daha ufalan mehtap kırmızı tüllere bürünüp denizden yükselirken, Miço ile beraber güvertede gece yarısına kadar oturuyoruz. Kamaranın kenarında, yeni yaptığım yastıklara yaslanmış, bir elde kahve tası, bir elde günlük nafakam bir puroyu tellendirirken, Miço kucağımda, radyoda hafif bir şark müziği çalar... Gözlerim Kısmet'in ardında bıraktığı yakamozlu ufak dalgacıklara takılıp, türlü düşüncelere dalarım. Acaba Oda nasıl oldu? Bir daha Kısmet'e dönebilecek mi?... Sonunda fazla efkâr basınca, her şeyde bir hayır vardır diye, kendi kendimi teselliye, avutmaya çalışıyorum... Ya Singapur'da doktora gitmeseydik veya anlaşılmasaydı, o zaman hayatını kurtarmak da mümkün olamayacaktı.

Gün geçtikçe, artık yalnız hayata yavaş yavaş intibak ediyorum. Yalnızlığı severim. Bazen yüksek sesle saatlerce kendi kendime konuştuğum olur. Miço yegane can yoldaşım, türlü maskaralıklarla beni oyalar. Bazı geceler, havayı, rotayı kontrol için uyandığım zaman, sanki karşı ranzada Oda uyuyormuş da onu uyandırmamak için gayri ihtiyari usulca kalkarım. Tam merdivenleri çıkarken, o ranzanın boş olduğunu, bizim ikinci kaptanın şu anda binlerce kilometre uzakta bir hastane yatağında yattığını hatırlar, tekrar içime bir hüzün, kasvet çöker...

Gemilere Rastlıyorum

22 Aralık Cuma. Bu sabah kalktığım zaman bizim oltanın bağlı olduğu kamışı eğilmiş buldum. Hemen topladım, beş kiloluk bir ton balığı. Herhalde oltanın ucunda birkaç saattir sürükleniyordu, hiç debelenmeden çıktı güverteye. Bu tutulan, "Sarı Kanat" cinsi gibi eti beyaz ve o kadar lezzetli değil. Etinin rengi kırmızıya yakın. Ne yazık ki, koca balığın ancak küçük bir parçasını, Miço ile beraber ikimiz bozulmadan yiyebiliriz. Çoğunu attım. Gazla işleyen ufak bir buzdolabının böyle uzun yolda ne kadar faydası olur.

Öğleyin balığı tava yaparken, çapraz bir denizle tekne aniden yalpaya düşünce, bütün kaynar yağ elimle ayağım üzerinden geçip, yere indi. Hemen un koydum. Bu sefer benim inadım tuttu. Yerden balıkları toplayıp, daha derin bir tencerede tavayı tamamladım. Yanan yerlere yanık merhemi sürünce ağrı kesildi.

Yemekten sonra kamarada uzanmış, uyuyordum. Pek yakında çalan bir gemi düdüğü ile uyanıp dışarı fırladım. Monrovia bandıralı koca bir tanker, elli metre kadar üstüme sokulmuş, her tarafından eller sallanıyor. Kaptan köşkünde birkaç tane de kadın. Ben güverteye çıkınca yüzlerinde hasıl olan tebessümü sonradan fark ettim: Efendi oğlumuz Adem Baba!... Elimde salladığım havluyu bu sefer belime doladım...

Artık gemi trafiği içine girdik. Bu hatta çalışan bütün gemiler, Sumatra'nın kuzeyindeki Sabang Adası'ndan Seylan'ın güney ucuna kadar dümdüz aynı rotayı tutarlar. Batıya gidenler üç dört mil daha kuzeyden yol alır. Geçen gemilerin hemen hepsi, Bahreyn ve Basra Körfezinden gidip gelen koca tankerler. Ben de iki yolun ortasındayım. Geceleri, direk tepesinde yanan fenerden başka, sık sık kalkıp gemileri kollamak icap ediyor.

24 Aralık Pazar. Bu gece Miço hiç uyumadı, durmadan uçanbalık peşinde koştu... Hattâ bir ara canlı bir tanesini kamaraya getirmiş, yerde oynuyordu. Kendisiyle beraber attım dışarı. Sabah kalktığım zaman, güverte ve benim navigasyon masasını harp yerine dönmüş buldum. Her tarafta malûl bir uçanbalık yatıyor... Yiyemeyip de bıraktığı, uskumru iriliğinde yedi tanesini topladım. Kendisi ise, karnı davul gibi şişmiş, kıpırdayacak hali yok, kamaranın üstünde mefta gibi uyuyor... Öğleyin balıkları, Barbados usulü yarıdan yaprak açıp, tava ettim.

Son iki gündür 250 mil yol yapmışız. Artık, Seylan Adası'na ait haritalar ve Kılavuz kitabını çıkartıp, geçeceğimiz suları öğrenmeye çalışıyorum. Bugün, Singapur'dan aldığım ekmeğin bozulmayan son parçasını bitirdim. Sık sık ateşte hafif kızartarak rutubetini alınca, daha uzun dayanıyor. Sıra deniz bisküvisine geldi.

Akşamüstü başaltını toplarken, burnuma tuhaf bir koku geldi. Yolda içine meyve koyduğumuz plâstikten büyük çamaşır kovasının içine Miço pislemiş. Tevekkeli değil kovadaki limon, portakal bu sefer iyi dayandı!...Hiç böyle münasebetsizlik yapmazdı. Herhalde fırtınada, güvertedeki tasına çıkamadı...

Singapur'da kuvvetli ilâçtan sonra artık kurtulduğumu zannettiğim kakalaklar, gene birer ikişer arz-ı endâm eylemeye başladılar. Anlaşılan Akdeniz'e, soğuk iklime çıkana kadar kurtuluş yok bunlardan...

Akşamları güverte sefamız devam ediyor. Ama mehtap artık küçüldü, yatacağıma yakın çıkıyor. Gece üçe doğru, yelkenlerin yapraklaması,

trinket iskotasının güverteye çarpmasıyla uyandım. Hafif rüzgârda tekne gerisin geriye dönmüş... Tekrar yoluna koydumsa da, ancak sabaha doğru rüzgâr canlanabildi.

Bugün hava kapalı, öğleyin yağmur başladı. Aksi istikametten gelen büyük bir İngiliz asker nakliye gemisi rotasını değiştirip üstümüze yöneldi. Yanımızda durunca, kaptan megafonla, bir şeye ihtiyacım olup olmadığını sordu. Ben de "Deniz Kızı" dedim. "Ah nerede" der gibi ellerini havaya kaldırdı. Birbirimizi bayrakla selamladık, koca pervanesi tekrar suları karıştırdı. Ardında beyaz bir köpük yığını bırakarak, gelişi gibi çabucak ufukta yok oldu...

Gemi kaptanları, bir okyanus ortasında, meslek hayatları boyunca en fazla ya bir, ya iki kere bir küçük yelkenli yata rastlayabilir. Bu kadar ender bir hadise olduğu halde, birkaçı müstesna, rotasını bir, iki mil değiştirip de bir yardıma ihtiyacı var mı diye sormak zahmetine maateesüf katlanmazlar... Her türlü kaza olabilir. Belki bir hasta vardır ufak teknede ve hayatını kurtarabilirler. Bu en basit bir denizcilik, daha doğrusu insanlık kaidesi, vazifesidir. Zavallı denizcilik, zavallı insanlık!... Bu maddi atom devrinde, sizden de pek eser kalmadı...

Akşamüstü hava açınca, oltayla oynayan bir yavru ton balığının boğazına bizim terbiyesiz zoka kaçtı... Miço'nun yardımı ile balığı aldık güverteye... Canını acıtan iğneyi ağzından çıkartıp, bol salçalı, sarımsak ve limonlu, nefis bir buğulamasını yaptım...

Boralı Bir Gece

27 Aralık Çarşamba. Bütün gece sık sık kalkıp gemileri kollamak icap etti. Daha birinin ışığı kaybolmadan, bir diğerinin yaklaşan fenerleri gözüküyor. Gece kuvvetli esen rüzgâr, sabaha doğru kaldı.

Seylan Adası'nın güney ucuna yaklaşıyoruz. Bugün hava çok kapalı, rasat yapamadım. Zaten karaya yaklaşırken hava her zaman bozar. Kapkara bir gök. Öğleye doğru, kuvvetli yağmur ile yıldız-karayelden bir bora bindirdi. Hemen flok ve bocrum mayna. Bora uzun sürmedi, karışık deniz çıkartıp geçti. Tekrar yelkenler basıldı. Aradan iki saat geçmeden bir bora daha... Bir ara, arkamızdaki kara bulutlar içinde beyaz bir sütun, denizle gök arasıda belirdi. Sür'atle yaklaşırken birden kayboldu. Hortumdu!... Yolu üstünde küçük bir tekneye rastladı mı, sonunu da getirdi demektir...

Bütün gün ve gece, bu kötü hava devam etti. Her iki saatte bir, bora bindirişte, ben de fırlayıp yelkenleri ufaltıyorum. Bora geçince gene

yelkenleri basıyorum.

Zift kazanının içi gibi kara bir gece. Kuvvetli yağmurda teknenin baş tarafı bile gözükmüyor. Bir gemi gelse, ışıklarını fark edene kadar üstümüze çıkacak. Bora aralarında, tekrar bindirecek bir yenisine hazır olmak için, üstümdeki ıslak muşambalarla beraber kamaranın ortasında, yerde uzanıyorum. Hava gelince, haydi gene çıkıyoruz...

Gece yarısına doğru gene bir borada, baş tarafta kendimi belimden bağlamış, birbirine karışmış deniz ve yağmur suyundan zorla nefes alarak flokları indirmeye çalışıyordum. Yağmur o kadar kuvvetli yağıyor ki, damlaların suya vuruşundan hasıl olan yakamoz, 20-30 metre kadar etrafımızdaki denizin üstünü projektörle aydınlatılmış tiyatro sahnesi gibi parlattı...

Artık sabrım tükendi. Boradan sonra zaten rüzgâr kalmıştı, bütün yelkenleri indirip, yattım.

Seylan Adası Gözüktü

Sabaha karşı çıkan rüzgârla yelken yapıp, yol verdim. Açık denizde batıya doğru olan akıntı, Seylan'ın doğu sahillerine varınca, güneye kıvrılıp, daha kuvvetli akar. Nitekim, bulutlar arasından hayal meyal gözüken güneşten aldığım rasatlarla, dünden beri, rotamızdan 40 mil daha güneye düşmüş olduğumuz çıktı. Ters rüzgâr ve akıntıları kollamak için artık devamlı dümende oturmam icap ediyor.

Öğleden sonra hava yükselmeye başladı. Kafadan gelen rüzgâr hafifledi. Biraz makina ile yol aldık. Akşam, adanın en güney ucu olan Dondra Burnu'ndaki fenerin göğe vurmuş aksi gözükmeye başladı. Seylan'ın merkezi olan Kolombo Limanı, adanın batı sahillerinde ve ortalara düşer.

Cuma güzel, güneşli bir gün. Adanın yeşil sahillerini takiben kâh artan, kâh hafifleyen rüzgârla Kolombo'ya doğru yükseliyorum. Bizim palamut çaparisi gibi oltalarla seğirtme yapan birkaç balıkçı teknesi, merakla yanıma sokuldu. İçindeki yerlilerin ilk sordukları sual: "İçki var mı" oldu...

Kolombo'ya doğru giden iki gemi yanımdan geçiyor. Ağaçlar arasına serpilmiş köyler, alçak sahil boyunca uzanıyor. Daha içerilerde 2.000 metreye yükselen dağların zirveleri, muson bulutlarıyla kaplı. Öğleden sonra yıldızdan, tam kafadan esen kıvırcık rüzgâr dik deniz kaldırdı. Kısmet, volta volta pek ağır yol alıyor.

Gece yarısına doğru, Kolombo şehrinin ışıkları, büyük mendirekler önünde demirli gemilerin fenerleri, pruvamızda parlamaya başladı. Limanın altında uzanan “Sarhoş Denizci” kayalarının açığmdan geçiyoruz.

Gecenin ikisi. Aralıksız 42 saattir dümende oturduktan sonra, liman açığında sabahı bekleyemedim artık. Yelkenleri indirip sardım. Demiri hazırladım. Motorla mendirekler arasındaki geçide yol verdim.

Ağzına kadar gemilerle dolu limanın içine girince, kılavuz motoru gelip mendirek tarafındaki demir yerini gösterdi. 17 günde, 1700 millik yolu dümen suyumuzda bıraktıktan sonra, tekrar demirimizi atmak nasip oldu...

Üç haftaya yakın bir zaman yalnız yaşadıktan sonra, kendimden başkası ile konuşurken müteredditt ve biraz da tuhaf oldum...

Daha iki saat uyumamıştım, yanımıza gelen bir sandaldakilerin seslenmesiyle uyandım. Limandaki demirli gemileri dolaşan bir seyyar mücevheratçı, Seylan taşları satıyormuş. Üç haftalık saçım-sakalım birbirine karışmış, üstelik iki gün devamlı dümende kalmanın yorgunluğu, surat Perşembe Pazarına dönmüş. Adam, gayet tabii ve ciddi, bana: “Yatın kaptanı burada mı?” diye sordu... Ben de adamı hayal kırıklığına uğratmadım. Zaten, tam yağlı müşteriyi bulmuş... “Patron daha kalkmadı” diyerek savdım...

ÇAY ÜLKESİ

Dünyanın dört bir tarafına dağılmak üzere çay yükleyen gemilerin dört beş sıra halinde peş peşe demirlediği büyük Kolombo limanında, demir yerimizi, koca Hint Okyanusu'nun bitmek bilmez dalgalarından yüksek bir mendirek koruyor.

Yat Kulübü, Kısmet'in hemen arkasında son bulan mendireğin iç tarafında. Geldiğim gecenin sabahı, botu önündeki kumlara bastırırken, çoğu İngiliz, denize meraklı üyeleri etrafımı sardı, kaldığım müddetçe gösterdikleri misafirperverlik, daha ilk andan itibaren başladı. Limanın iç tarafında yapılmakta olan yeni kulüp binaları daha bitmediği için, şimdilik burada, derme çatma bir barakada idare ediyorlar. Beyaz, tertemiz ütülü bir etek ve gömlek giymiş, kır saçlı, koyu esmer bir Seylanlı garsonun getirdiği soğuk içkimiz daha bitmeden,bir aile beni alıp, öğle yemeğine evine götürdü...

Denize nazır, yüksek tavanlı, asırlık, koca bir taş bina. Açık penceresinden gözüken masmavi deniz göz alabildiğine uzanırken, serin bir rüzgâr insanın içine ferahlık veriyor. O günü karada yediğim bu ilk yemeği hiç unutamam... Son iki gündür doğru dürüst bir şey pişirip yemeye vakit bulamamıştım. Üç haftadır, birkaç kere tuttuğum balık müstesna, devamlı konserve yemekten gına gelmişti. Hele kendi pişirmediğim yemek de olunca, artık kaç tabak yediğimi ben de şaşırdım... Karnım çoktan doymuş, ama gözlerim bir türlü doymuyor... Sanki bir daha bulamayacakmışım gibi bir hisle, tekrar tekrar tabağımı dolduruyorum... En sonunda, ev sahibinden özür dileyerek, gözümün önünden yiyecekleri kaldırmalarını rica ettim...

Seylan

Seylan, 500 km. kadar uzunluğunda, en geniş yeri 250 km. olan, yumurta biçiminde bir ada. Hindistan'ın güneydoğu ucundan 30 km.lik sığ bir boğazla ayrılır. Sahilleri, bilhassa batı kısmı, alçak ovalarla çevrili olmasına mukabil, içerileri yüksek dağlarla kaplıdır.

Tarih boyunca bu zengin ada, Hindistan'dan gelen kavimlerin istilâsına uğramıştır. Milâttan 5-6 asır evvel, bugünkü neslin temeli olan "Sinhalese"ler gelip yerleşmiş. Adada büyük krallıklar kurup, ziraat için sulama kanalları, göller, saraylar yapmışlar. Sonradan gelen Tamil ırkından Hintliler, bunların 18 asır süren saltanatlarına son

verirken, aralarındaki çetin harplerde bütün yapılan eserler de yıkılıp, harap olmuş.

Uzun yıllar Arap denizcileri, bu adanın sahillerinde ticaret merkezleri kurmuşlar. Portekizli kâşiflerin Afrika'nın güneyinden dolaşarak Hint Okyanusu'na el atmalarını müteakip, 16. asırdan itibaren Seylan, Avrupa devletlerinin boyunduruğundan bir daha kurtulamamış. Önce Portekizliler, sonra Hollandalılar ve nihayet 19. asrın başlarında İngilizler bu zengin adayı müstemleke olarak sömürmüşler. Ancak II. Dünya Harbinden sonra, Commonwealth Üyesi, müstakil bir devlet olabilmiş. Bu topraklar üzerinden geçen her devletin ardında bıraktığı izler, bilhassa büyük şehirlerde hemen göze çarpar.

Bugün, 10 milyonu aşan nüfusunun dörtte üçünü Buda'yâ tapan Sinhalese, yani Seylanlılar teşkil eder. Bunlar kimyon rengi, uzun siyah saçlı, güzel bir ırktır. Geçen asrın sonlarında, İngilizler, çay ziraatinde çalıştırmak için Güney Hindistan'dan Tamilleri getirmiş. Bugün onlar da, işçi sınıfını teşkil eden kalabalık bir zümre olmuş. Tamil ırkı, Seylanlılardan daha koyu renkte olup, dinleri Hindu'dur, ikisinin de lisanları ayrı olmakla beraber, adada İngilizce çok kullanılır. Son yıllarda, hükümetinSinhalese'i resmi dil kabul etmesi, birçok kanlı olaylara sebebiyet vermiş.

Kolombo Şehri

Kolombo'da, etrafı yüksek duvarlarla çevrili liman sahasından çıkınca, Portekizli'ler zamanından kalma koca bir kale başlar.

Şehrin ticaret merkezi bu kalenin iç tarafında kurulmuştur. Geçen asrın mimarisi, beş altı katlı kocaman taş binalar, önünde ufak bir parkı bulunan Parlamento binası, modern iş hanları, mücevheratçı dükkanları, geniş asfalt caddelerinin iki tarafını doldurur. Yerli halkın alışveriş ettiği "Pettah" adlı pazar yeri; mallarının yarısı kaldırımlara taşmış dükkânlarla dolu mahallelerin bulunduğu kısım, daha içerilere düşer.

Her türlü yerli meyve ve sebzenin satıldığı Pettah'taki pazar yerinde, sokağın ortasına kadar çıkan yiyeceklere, kaldırımlarında oturmuş insanlara basmadan adım atmak bir cambazlık ister. Burada, en son model lüks otomobilin yanından pazara mal getiren çift öküzlü kağnı arabası geçer. Sâriye sarılmış veya sarong giymiş kadınlar, sarı bir pamuklu bezi vücutlarına dolamış, saçları kökünden kesili Budist rahipleri, entarili Araplar birbirleriyle çekişerek alış veriş ederler... Bir köşede, çürüyüp de atılmış bir pırasa demetini yastık yapan yarı çıplak

bir hamal mışıl mışıl uyurken, yedisinden yetmişine kadar bir dilenci alayı, buraya gelen her yabancının başına sinek gibi üşüşür...

İngiltere şehirlerinde hurdaya çıkmış ne kadar çift katlı, kırmızı otobüs varsa Seylan'a getirilmiş, ömürlerinin son günlerini, itile kakıla Kolombo sokaklarında geçirirler...

Seylan'da asırlar önce gelip yerleşmiş Arap tacirlerin neslinden gelme birçok Müslüman vardır. Kolombo'nun ana caddesinde yanyana uzanan zengin mücevheratçı dükkânları bu Müslümanlara aittir. Adada çıkan dünyaca meşhur "Safir", "Rubi", "Kedi Gözü" gibi kıymetli taşların ticareti, tamamen bunların inhisarı altındadır. Kolombo'da, merkeze yakın sokakların birinde, bizim camilerden bambaşka bir mimari tarzda, kubbesiz, beyaz ve kırmızı taşlardan yapılmış büyük bir cami vardır.

Kaleden itibaren Gaile Face isimli geniş bir bulvar, sahil boyunca, güneye doğru kilometrelerce gider. Onun iç tarafından, kimyon ve rengarenk çiçek bahçeleri içinde şehrin yeni kısmı uzanır. Kolombo'nun zengin yerli aileleri, bütün büyük şirketlerin başında çalışan, çoğu Ingiliz,Avrupalı iş adamları burada oturur. Denizle bu bulvar arasında kalan çimenlik kordon boyunda, her akşamüstü, şehrin sıcağından bunalan halk, denizden gelen hafif imbatla serinlemeye çalışır, gençler piyasa eder...

Seylan'da bulunduğumuz müddet zarfında Kolombo ölü bir şehirden farksızdı. Her türlü iş kolunda, komünistlerin kışkırtması ile meydana gelen işçi grevleri neticesi ticaret tamamen felce uğramış, galiba hükümetin kendisinden başka greve katılmayan iş yeri de kalmamış... Zaten ithalât çok kısık, yerli sanayi de greve gidince, hayat tamamen felç olmuş. Bütün oteller, lokantaların büyük bir ekseriyeti kapalı. Yalnız birkaç turistik otel, onlar da içinde müstahdem olmadan açıktı. Gelen yabancılar, normal ücreti ödemekle beraber, odasını, yatağını, hatta yemeğini bile kendi yapmak zorunda kalmış... Yüklemedeki grev ve ağır çalışma yüzünden, limanın içinde otuza yakın gemi ve bir o kadarı da mendirekler dışında demirlemiş, sıra bekliyor. Velhasıl, kendi bindikleri dalı kesmenin neticesi, zaten şah olan ekonomileri, olmuş şahbaz... Burada kullanılan para, Seylan rupisi, kıymetini yarı yarıya kaybetmiş. Resmi kurda bir dolar 5 rupi etmesine mukabil, karaborsa veya serbest piyasada 12 rupiye değiştiriliyor...

Acı Bir Yılbaşı Gecesi

Grevlerin ucu, gelişimin ikinci akşamı bize de dokundu. Yat

Kulübünün Komodoru ve ailesi, yılbaşı gecesi için beni davet etmişlerdi. Giyinip kuşandılar, araba ile çıktık. Hangi otel, lokanta, gece kulübüne gittiysek hepsi kapalı, önlerine koca birer grev levhası konmuş. Sonunda aç bilaç evlerine döndük. Dışarıda yemek yiyecekleri için evde hiçbir hazırlık yapılmamış, hatta aşçı ve hizmetçiye de izin vermişler. İş başa düştü, kelli felli Komodor, gece elbisesi ile mutfağa girip omlet hazırladı... Sonra hep beraber Yat Kulübe gidip limandaki Yeni Yıl şenliklerini seyretmiştik...

Emektar yıl ömrünü tüketip yerini 1968'e bırakırken, limandaki bütün gemilerden ve Kulüpten havai fişekler atılmış, uzun uzun düdükler ötmüştü. Hayatımda o an gibi kendimi hiç öyle yalnız hissetmedim. Düdüklerin devam ettiği birkaç dakikalık zaman zarfında, son üç yıllık hayatımızkopuk kopuk şeritler halinde gözlerimin önünden geçti...

Kısmet Büyükdere'de bağlanmış, kar altında tamamlanırken, birkaç yakın arkadaşla beraber geçen bir yılbaşı gecesi... Bir sonraki, bizi Atlantik ortasında karı koca karşılıklı bağdaş kurmuş, kadeh tokuştururken görmüştü... Geçen yılbaşında ise, Fiji'de, bardaktan boşanırcasına yağmurun yağdığı bir gece, snop Suva Yat Kulübün geniş salonunda, belde Oda'nın diktiği yeşil bir ipek kumaş, boynumda fiyongu çözülmüş ince bir kravat, ayakkabı ile gelindiği halde çoktan masanın altında bırakılmış, yalınayak dans ederken 1967'yi karşılamıştık. Hey gidi günler, su gibi akıp giden yıllar, ömürler... Bakalım bu yeni yıl, bohçasında ne sürprizlerle geliyor...

Önümde Kısmet, mendirekteki lambaların ışığı üstüne vurmuş, limana giren soluğanlarla ağır ağır sallanırken, yalnız bir tek sual durmadan kafamı kemiriyor: Acaba?... Acaba bir dahaki yılbaşını Vatan'da görmek nasip olacak mı?... Acaba, hayatta yegane gayem, şu dünya seyahatinin son safhasını da tahakkuk ettirip, gene Caddebostan'a demir atmak kısmet olacak mı?...

Seylan'da Tatil

Bayram ve tatilin Seylan'dakinden daha bol olduğu bir yer hatırlamıyorum. Zaten grevden birçok yer kapalı, bir de bunlara Budist, Hindu bayramları, Müslümanların ramazanı, Hıristiyan'ın noel'i karışınca, kaldığımız üç haftanın büyük bir ekseriyetinde, resmi ve hususi her yer tatildeydi...

Bu memlekette hafta sonu tatili de bambaşkadır. Dünyanın başka hiçbir yerinde tatbik edilmeyen "Budist Takvimi", yalnız Seylan'da uygulanır. Budist dininin kurucusu Buda'nın hayatındaki en önemli

hadiseler, mehtabın tam olduğu günlere isabet etmiş olduğu için, bu din, mehtabın muhtelif safhaları ile yakinen alâkalıdır. Belirli cumartesi - pazar tatili yerine, mehtabın ilk, yarım ve tam olduğu günlerde hafta sonu tatili yapılır. Kendilerine göre apayrı, daima değişen bir takvimleri vardır.

Her Taraf Çay Bahçesi

Seylan denince insanın ilk aklına gelen, dünyaca meşhur "Çay"dır. Burada konuşulan her iki mevzudan biri, ada ihracatının yüzde seksenini teşkil eden bu nebat ve onun piyasasıdır.

Eskiden kahve ekilirmiş. Geçen asırda büyük kahve ziraatine dadanan yaygın bir hastalık kahve fidanlarını kurutunca, onun yerine, Hindistan'dan getirilen çay fideleri dikilmiş. Bugün, adanın bu ziraata elverişli her tepesinde, çay bahçeleri göz alabildiğine uzanır.

Kolombo'ya geldiğim günlerde, Yat Kulübünde tanıştığım bir çay fabrikasının genç müdürü, Trewien ailesi, Kolombo'ya 300 kilometre mesafede bulunan Hutton kasabasındaki büyük çay imalathanelerini görmem ve birkaç gün dağ evlerinde kalmam için davet etmişti.

Miço'yu, üç gün yetecek yemek, su ile beraber kamaraya kilitledim. Limandaki hırsızlığa karşı geceleri güvertede yatması için Kulüpten bir gemici ayarlayıp, bir sabah, Pettah'ın karşısındaki istasyondan, boynumda fotoğraf çantası, trene atladım.

Zengin Seylan Adası'nın hakiki güzelliği, tren Kolombo'dan çıkıp, içerileri doğru yol aldıkça daha iyi belli oluyor. Önce alçak ovalarda, çeltik tarlaları arasından geçtik. Endonezya'da olduğu gibi burada da pirinç, halkın en büyük gıdasını teşkil eder. Bu mümbit arazide pirincin mevsimi yoktur. Bir tarlada altın sarısı başaklar kesilirken, bir yanı başındakinde ufacık fideleri dikerler. Trenin penceresinden, pirincin olgunluğuna göre, yeşil ile sarıarasında küçük küçük tarlalar peş peşe eklenerek, sonsuz bir hah gibi göz alabildiğine uzanıyor.

Etrafı hindistancevizi ağaçları ile çevrili irili ufaklı köyler arasından ve birkaç nehir üstünden geçtikten sonra, trenyolu dağlara tırmanmaya başladı. İrtifa yükseldikçe, çeltik tarlaları yerini çay bahçelerine terk ediyor. Arada bir yolumuz, kauçuk ağacı ormanları arasından geçiyor.

Çayın makbulü yüksekte yetişeni. Alçak yerlerdeki çayın kalitesi iyi olmazmış. Bilhassa 1200 metre yükseklikten sonra yetiştirilen çay, en iyi kalitede olanı. Tabii bu kaliteye, yağmur, güneş ve rutubetin de büyük tesiri oluyor.

Beş saatlik, yıllardır binmediğim zevkli bir tren yolculuğundan sonra Huddon'a varınca, karı koca Trewienler gelip beni araba ile aldılar. Etrafım çam ağaçlarının sardığı, küçük bir şatoyu andıran koca evlerine çıktık. Tropik iklimde çam ağacı yetişmez. Seylan'da tropik kuşakta olmasına rağmen, yüksek tepelerinde ayrı bir iklim hüküm sürer, iki yıldan sonra ilk defa gördüğüm çama bile gözlerim hasret kalmış. Marmara kıyılarından selâm getiren bir dost gibi, kalın, pürtük pürtük kabuklarını, ince yapraklarını okşadım.

1890 yılından beri faaliyette olan beş katlı Abbotsleigh çay fabrikasını ve etrafında binlerce dönüm araziyi kaplayan çay tarlalarını gezdik. Burada, çay fidanları bodur, insanın ancak beline veya göğsüne kadar geliyor. Fazla büyümesine mani olup, kırparlarmış. Bu çay fidanı çok uzun ömürlü bir bitki, 80-90 sene yaşarmış. Fakat yaşlandıkça verimi de azalıyor. Bir dönüm araziden 500 ila 2000 kilo arasında, satışa hazır çay elde ediyorlar. Hindistan'dan sonra dünyanın ikinci büyük çay yetiştiren ülkesi olan Seylan'ın yıllık rekoltesi 250 bin tondur.

Sarı, mavi, kırmızı ve daha türlü renklerde sâri giymiş Tamil kızları, tepeden tepeye uzanan çay fidanları arasında, kelebek gibi dolaşıyorlar. Siyaha yakın ince parmakları ile, açık yeşil renkte yeni olmuş bir çift çay yaprağını, aralarındaki tomurcuk ile beraber kopartıp, sırtında taşıdığı küfeye atarken mor dudakları arasından yanık bir türkü hafif hafif etrafa yayılır... Akşamüstü, tarlalar arasındaki toprak yolda peş peşe takılmış, sırtlarında doldurdukları küfeyi fabrikanın deposunda tartıya getirirlerken, bütün gün ayakta çalışmanın yorgunluğunu suratlarında görürsünüz.

Çay Ziraatinde Yalnız Tamiller Çalışıyor

Her fabrikanın etrafındaki iptidai lojmanlarda yüzlerce işçi ailesi yaşar. Kadınlar tarlada, erkekler fabrikada, makinalarda, cüz'i bir ücretle ömürlerini tüketir. Çoğu tesislerde, işçi çocukları için okul ve doktorlu bir dispanser var.

Seylan'da, 600'e yakın çay yetiştiren ve işleyen böyle dev müessese bulunuyor. İşlenen çay, Kolombo'ya, borsada satılmak üzere sevk edilir. Dünyanın dört bir köşesine dağılan bu çayları, her satıcı firma, kendi müşterisine göre harman yapıp, piyasaya sürer.

Adem Baba Dağı

Kolombo'nun sıcak, bunaltıcı havasına mukabil, iki gün kaldığım bu dağ evinde, akşamları, etrafa mis gibi reçine kokusu yayarak şöminede

gürül gürül yanan koca çam kütükleri önünde ısınmak zorunda kaldım.

Evin penceresinden, ismi efsanelere karışmış, zirvesi ince bir külah gibi 2000 metreye yükselen meşhur Adem Baba dağı, karşı tepeler arkasından gözüküyor.

Bu dağın zirvesinde, büyük bir kaya üstünde bulunan 80-90 santim boyunda ve biçimi insanınkine benzer bir ayak izi, adada yaşayan her dine mensup insanlar için, asırlardır, mukaddes bir adak yeri olarak kabul edilmiş. Buradaki Müslümanların rivayetine göre, Adem Amcamız Hava Teyzemizi kandırıp da cennetten kovulunca ilk adımını buraya atmış ve bu ayak izi işte o günden kalmış... Budistler, ilâhları Buda'nın Seylan'a yaptığı bir ziyaretteki izidir, derler... Hindular ise, kendi tanrıları Siva'nın ayak izi olduğunu iddia eder. Hıristiyanlara göre de, Aziz Thomas buraya basmış...Velhasıl her dine mensup insan, tâ zirveye kadar, binlerce basamaklı merdivenden günlerce ayıla bayıla çıkıp bu ayak izinden medet umarlar bugün...

Misafirperver Trewien ailesinden ayrılıp Kolombo'ya avdetimde, pek iyi havadis veren bir telgrafı beni bekliyor buldum. Oda küçük bir ameliyatla kurtulmuş, şimdilik büyük ameliyata lüzum görülmemiş. Hatta 10 gün daha beklersem, Seylan'a geleceği bildiriliyor. Artık dünyalar benim oldu... Geldiğimden beri hiç bir haber alamamış, meraktan çok bunalmıştım. Gerçi bu telgraf da Kolombo'ya çoktan varmış. Ama, postaneden 800 metre mesafedeki Yat Kulübüne kadar gelmesi tam dört gün sürmüş!...

Kısmet'e çıkınca, kaportanın kilidini kesilmiş buldum. Meğer Kulüpteki arkadaşlar, ben giderken Miço'yu içeride unuttuğumu zannetmişler. Kilidi keserek beyefendiyi kurtarmışlar!...

Kolombo Limam'nın içinde bir karga sürüsü, kara bir bulut gibi dolaşıp, Kısmet'in direk ve tellerini kendilerine mekân etmişlerdi. Sabahleyin güverteyi sabunlu su ile fırçalıyorum, yarım saat geçmeden pisliklerinden basacak yer bulunmuyor. Kulübün gemicisi, bir sapanla iki avuç taş getirdik Ama para etmedi. Sonunda, çifte ile bir tanesini vurup iki direk arasına asınca, biraz seyreldiler...

Teknede yapacak fazla bir işim olmadığı için, Oda'nın gelişini beklerken, Seylan'ı gezip görmeye çalıştım. Şehirler arasında, hurda olmakla beraber muntazam çalışan ve ucuz otobüs servisi mevcut.

Filler Hamamı

Bir gün, eski krallık devirlerinde asırlarca başkent olarak kullanılmış Kandy'e gittim. Kolombo'dan sonra adanın en büyük şehri olan Kandy, ormanlarla kaplı tepelerin arasında kurulmuş şirin bir yer. Ortasındaki kocaman bir sun'i gölün üstüne salkım söğütler eğilmiş, şehre ayrı bir hava veriyor. Bu gölün kenarında, Seylan'ın en meşhur Budist "Diş Mabedi" vardır. Gölgesi gölün sakin sularına düşmüş, beyaz oyma işlemeli bu mabetde, Buda'nın mukaddes bir dişi saklıdır.

Şehrin birkaç kilometre dışından geniş bir nehir geçer. Nehrin yayılıp sığlaştığı bir yeri, "Filler Hamamı" diye bilinir. Buraya her gün civardaki filler getirilip, öğle banyosu yaptırılır.

Bir otobüse atlayıp, gittim. Vakit öğlendi. Oraya yaklaşırken, otobüsün yanından sanki at eşek geçiyormuş gibi gayet normal, sallana sallana filler geçmeye başladı. Kalçasına bir bez dolamış, elinde ince sopası, kadidi çıkmış sürücüleri nezaretinde, büyüklüğü kadar da uysal olan bu hayvanlar gelip, derenin serin sularına kendilerini bırakıyorlar. Sırtlarını bakıcısı temizlerken, o da bir taraftan hortumu ile su alıp, kendi üstüne püskürüyor. Sonra heybetli vücudunu ağır ağır indirerek yan gelip suyun içinde yatıyor. Fillerin hemen yanı başında ise kadınlar yarı bellerine kadar dereye girmiş, kimi çamaşır, kimi de kendisini yıkıyor. Yanlarında yatan fillere hiç aldırış bile etmeden uzun kara saçları çıplak göğüslerinin üstüne düşmüş, birbirlerinin sırtını ovmakla meşguller...

Seylan'ın çayı kadar filleri de meşhurdur. Afrikalı hemcinslerine nazaran biraz daha ufak cüsseli olmasına mukabil, onlardan daha kolay terbiye olurlarmış. Balta girmemiş ormanlarda, yılın muayyen bir mevsiminde, yüzlerce yerlinin iştirakiyle canlı fil avı tertiplenir. Kıstırılıp ayaklarından bağlanan yabani filin yanma iki tane ehlisini koyup, yapacağı işi ona öğretirlermiş. Ağır yük taşımakta, bilhassa ormanlarda ağaç naklinde, hep fillerden istifade edilir. Bunlar, Seylan'ın canlı buldozerleri, seyyar vinçleridir. Yol olmayan ormanlar içinde, yarım ton yük taşıyabilen fillerden daha münasip bir nakliye vasıtası henüz icat edilmemiş. Hem ne yedek parça ister, ne mazot. Yarım asırlık ömrü boyunca da arıza yapmadan çalışırlar. Bütün isteği, her gün tam öğle zamanı banyo yapmaktır.

Seylan'da, otomobil merakı yerine fil besleme merakı vardır. Her zenginin birkaç tane fili vardır. Bir ehli fil 30-40 bin liraya satılırmış. Rüzgarsız günlerde Kısmet'i çektirmek üzere, bir çift de biz alıp, başaltına koyduk...

Kandy'nin civarında, bu iklimde yetişebilen her türlü nebatın bulunduğu kocaman bir botanik bahçe var. Rengarenk orkidelerin, her

çeşit çiçeğin yetiştirildiği bu güzel parkı, dizlerimin bağı çözülene kadar dolaştığım halde bitiremedim. Uzakdo-ğuda yetişip bütün dünyaya yayılan her türlü baharatın ağaçları, parkın içinde geniş bir sahayı kaplıyor. Seylan'da da, Hindistan'da olduğu gibi çok acı yerler. Üç dört baharatın karışımından meydana gelip, sarı bir toz halinde dükkanlarda satılan "Kari"yi, her türlü yemeklerine koyarlar. Sebzeyi, eti, tavuğu, hatta balığı bile bu kari ile pişirirler.

Muazzam Bir Perahera Merasimi

Kandy'nin bir özelliği de, her yıl, Ağustos mehtabının tam olduğu gecede, "Perahera" dedikleri muazzam Budist merasiminin bu şehirde yapılmasıdır. Merasim için, Hindistan ve adanm her köşesinden rahipler ve ahali akın akın gelirmiş.

Bir akşam, Kandy'deki kadar muazzam olmamakla beraber, daha ufak çapta bir Perahera, şansımıza Kolombo'ya yakın bir kasabada oldu ve gidip görmek fırsatını buldum.

Bardaktan boşanırcasına yağan yağmura rağmen, bütün Kolombo ve civar kasabaların Budist ahalisi, öğle üstünden itibaren merasimin yapılacağı büyük mabede doğru sel gibi akmaya başladı. Mabet, kasabanın dışında, etrafı yeşil çimlerle kaplı alçak bir tepe üstünde bulunuyor. Dört bir tarafını çevreleyen yolun kenarlarını, on binlerce insan, genci, ihtiyarı üst üste doldurmuş.

Mabedin içinde yapılan ayin gece yarısına kadar sürdü. Ayinden sonra, yüze yakın filin iştirak ettiği büyük Perahera resmi geçidi başladı.

Fillere gümüş işlemeli, sırmalı kaftanlar giydirilmiş. Bazılarının sırtında gene işlemeli, ışık vurunca pırıl pırıl parlayan kocaman tahtlar var. İkişer üçer sıra halinde geçen fillerin arasında, ellerinde harıl harıl yanan meşalelerle türlü tehlikeli gösteriler yapan akrobatlar, kendi orijinal müzik aletleriyle oyun havaları çalan bandolar, bu havalarla oynayan dansçılar, altın, gümüş ve kıymetli mücevheratla işlemeli cepkenli elbiseler giymiş, başında türban sarılı rahipler yanan meşaleler arasında ağır ağır geçiyor. Yağmur durmuş, bulutlar arasından sıyrılan yusyuvarlak mehtap, kendi parlaklığını da bu ışık seline katmış...

Bu geçit alayı sabaha kadar devam etti. O gece kendimi bir rüya âleminde sandım.

Geçen yıl Kandy'de yapılan Perahera'da, fotoğrafçıların flaşından ürken bir fil sekiz kişinin ezilip ölmesine sebebiyet verdiği için artık

resim çekerken flâş kullanmayı yasak etmişler. Bu gece yabancı bir televizyon ekibi hususi müsaade ile Perahera'yı filme alıyordu. Ben de onların arasına katılıp, arzu ettiğim kadar bol bol renkli ve siyah-beyaz resim çekme fırsatını buldum. Sabah, filmleri çıkarmak için makinaları açtığım zaman, siyah-beyaz filmi birkaç kareden sonra takılıp dönmemiş bulunca, geceki sevincim kursağımda kaldı...

Galle Şehri

Bir gün Galle şehrine gittim. Adanın batı sahillerini takip eden yol, hindistancevizi ağaçları arasından, denizle irtibatlı sığ göller kenarından geçerek güneye iniyor. Gaile, önce Portekiz, bilâhare HollandalIlar tarafından yapılmış koca bir kale ve onun surları içinde kurulu çok eski bir şehir. İnişli çıkışlı daracık taş sokakları, geniş pencereli bir kaç asırlık evleri arasında,o eski tarihi yaşar.

Burası, Kolombo'daki sun'i liman yapılmadan evvel Seylan'ın en mühim ticaret limanı imiş. Bir zamanlar önünü mercan kayalarının çevirdiği tabii limanında, yelkenli koca kalyonlara Avrupa'ya götürmek üzere çuval çuval baharat yüklenirken, harp gemileri uğrayıp taze nevale alırmış. Ahalisinin ekseriyetini Arap neslinden gelme Müslümanlar teşkil ediyor.

Oda Kısmet'e Dönüyor

Oda, havayollarının başıbozukluğu yüzünden Hindistan'ın güneyindeki Madras şehrinde üç gün uçak bekledikten sonra, Ocak ayının ortasında Kolombo'ya geldi, iki aylık ayrılıktan sonra, ikinci kaptanın vazifesi başına dönüşüyle Kısmetteki eski neş'e çok şükür tekrar avdet etti...

KÖPEKBALIKLARI ARASINDA

1968 Yılı, Ocak ayının 19 Cuma sabahı Kısmet canlı bir yıldızpoyraz önünde bodoslamasını tekrar batıya doğru çevirdi.

Artık önümüzde, uzun dünya seyahatinin son okyanus yolculuğu bulunuyor. Kızıldeniz'in ağzındaki Cibuti limanına kadar 2400 millik bir yolumuz var. Hint Ookyanusu'nun Hindistan Yarımadası ile Afrika ve Arabistan sahilleri arasında uzanan bu kısmına, "Arap Denizi" veya "Umman Denizi" de denir. Bu mevsimde, Bengal koyunda esen poyraz muson rüzgârları, aynı şekilde Arap Denizi'nde de devam eder. Ama kitaplardaki malûmat, hakikate pek uymadı, ilk günü firişka esen rüzgârla 125 mil katettikten sonra, peş peşe rüzgârsız günler geçirdik. Hattâ günlük seyirimizin 30 mile kadar düştüğü oldu.

Bir üçgen şeklinde inen Hindistan Yarımadası'nın en güney ucu, Comorin Burnu'nun 40 mil kadar altından kendisini görmeden geçtik. Bu civarda akıntılar, kılavuz kitaplarına göre kuzeybatıya doğru akar. Halbuki biz, güneybatı yönünde akan kuvvetli bir akıntı ile hayli güneye düştük.

Hindistan'ın güneybatı sahillerinden 200 mil açıkta, irili ufaklı atol takımadaları, 800 mil kadar güney-kuzey yönünde uzanır. 8. enlemin kuzeyinde bulunanlar Laccadive, güneyindekilere de Maldive Takımadaları denir. Bu iki grubun ortasında Minicoy Adası bulunur ve üzerinde bir fener vardır. Bunun hem kuzeyinde, hem güneyinde uzanan geniş ve derin boğazlar, bu sularda seyreden gemilerin geçit yeridir.

Seylan'dan ayrılışımızın beşinci günü, Çarşamba akşamı, Minicoy Adası'nın hemen güneyinden geçtik. Artık Sokotra Adası'na kadar önümüzdeki 1200 milde hiç bir kara parçası yok.

Seylan'dan beri bu yolda, tekne direk dibi civarından, önceleri günde üç dört kova, sonraları daha fazla su yapmaya başladı. Sintineyi açıp her tarafı kontrol ettikse de, izini bulamadık. Fiji'den beri, çekek yerlerinin pahalılığı yüzünden tekneyi karaya alıp, iyi bir boya yapmak mümkün olmamıştı. Med-cezir aralarında, altı saat zarfında yapılan boya, ne kadar olsa zayıf oluyor.

Hint Okyanusunda Rakı Sofrası

24 Ocak Perşembe. Nihayet musonların gönlü oldu, bugün tatlı tatlı esmeye başladı.

Gündüzleri ufak tefek tamir işleriyle vakit geçiriyoruz. Çarmıh tellerinin alt kısımlarını temizleyip, bir kat yağ-vernik çektik. Çapalar, güvertedeki demir aksam sülyerilenip boyandı, yelkenlerde ufak tamirler. Açık denizlerin kendine has asûde hayatını yaşıyoruz.

Aşçıbaşı geldiğinden beri midelerimiz de bayram yapıyor. Hele keser sapıyla yufkasını açıp yaptığı tepsi böreği, bir çırpıda bitiveriyor... Bir gün de patlıcanlı imam bayıldı pişirdi. Ne zamandır yememiştim. Fazla kaçırınca, oldu "Kaptan bayıldı"... İstanbul'dan gelirken, uçaktaki 20 kiloluk eşya hakkının 15 kilosunu, yıllardır hasret kaldığımız yiyecek ve içecekler teşkil etmiş. Beyaz peynir, zeytin, hele koca bir parça pastırma başaltına asılınca, kamaranın içi sıcak günde, tam bir Türk teknesi gibi kokmaya başladı...

Artık her akşam, güneş batarken kıç üstünde çilingir sofrası kuruluyor...Oda, bir sürü alaturka plâk da getirmiş. Ufak pikabı yanımıza koyuyor, Kısmet kendi başına dalgalar üstünde raks ederek koşarken, biz de, bir taraftan rakımızı yudumluyor, bir taraftan da birbirimizden ayrı olduğumuz zamanlarda başımızdan geçen hâdiseleri anlatıyoruz. Hele Oda'nın Vatan'dan, arkadaşlardan getirdiği havadisleri, bilmem kaçıncı defa tekrarlatırken gene aynı heyecanla dinliyorum...

Hint Okyanusu'nda, balıktan yana şansımız fena değildi. Bir akşam güvertede demlenirken aniden olta hızla gerildi. Bir metre boyunda, 7-8 kiloluk bir köpekbalığı yavrusu, oltanın ucunda bir sağa, bir sola saldırıyor. Kakıç yardımı ile aldık güverteye. Dokuz canlı, oradan oraya sıçrıyor. Kalın kurşuni derisi, zımpara kağıdından farksız. Güvertede yatırıp, koca bir satırla öldürünceye kadar, yeni zenginin oğlu gibi yapmadığı şımarıklık kalmadı... Sabah filato çıkartıp tavada pane yaptık.

Ondan birkaç gün sonra, bir ton balığı ziyaretimize geldi. Muhterem misafirimizi, yamyamlar gibi tencerenin içine atmamız her ne kadar muaşeret kaidelerine aykırı düştüyse de, buğulaması nefis oldu.

Ocak ayı bitti, şubat geldi. Bugünlerde Avrupa kıt'asında karakış tam kadro hüküm sürerken, biz burada, yelken gölgesinde serinlemeye çalışıyoruz. Bir gün radyoda, Hint Okyanusu'nun daha güney sularında, Madagaskar civarında kuvvetli bir tayfun'un esmekte olduğunu duyunca ağır gitmemize rağmen hafif rüzgâra şükrettik. Her iki günde bir rasat yapıp, mevkiimizi harita üzerinde noktalayınca,

koca okyanus üstündeki bu noktaların peş peşe eklenerek yavaş yavaş hedefine yaklaştığını zevkle seyrederdik...

Köpekbalıkları

Bir gün öğleüstü kamarada uyurken, güverteden Oda, “Çabuk gel, oltada büyük bir balık var” diye çağırdı. Nitekim oltayı toplarken, zokanın etrafındaki suyun üstünde acayip bir kaynaşma gözüme çarptı. Sırtları sütlü kahve renginde, üç metre kadar boyunda 5 tane canavar köpekbalığı bizim oltaya takılan balığa saldırıp onu yemeye çalışıyorlar...

Oltayı çabucak'çekerek balığı zor kurtardık ağızlarından. Güzel bir “Baraküda”. Sırtında köpek balıklarının diş yerleri varsa da parça koparamamışlar. Baraküda da, köpekbalığından aşağı kalır bir canavar değildir. Hattâ birkaçı birden kendilerinden çok daha büyük olân köpekbalıklarına bile saldırırlar. Fakat bu garip oltaya takılanca onların maskarası olmuş. Ellerinden kurtulduğuna, bizim kadar kendisi de sevindi. Bir metre kadar boyu, sırtı gümüşi, karnının altı beyaz renkte. Derisinin üzerinde iri iri pullar var. Seyrek fakat büyük ve sivri dişli ağzında, alt çenesi daha uzun. Kocaman gözleriyle neye uğradığını şaşırmış, bön bön bakıyor. Zaten hayvanda korkudan nefes kalmamış, güverteye çıktığında ölmek üzereydi. Tulum çıkardık. Eti bembeyaz, ıstakoz gibi dolgun ve löp löp...

Baraküdanın kafasını bir ipe bağlayıp teknenin kenarından denize koyverdik. Köpekbalıkları ona saldırıp, tam kapacakları sırada tekrar çekip bırakarak bir saatten fazla bu canavarların onu yemek için koca ağızlarını açarak saldırışlarını hemen önümüzde seyrettik. Sonunda verdik ama, gene bütün gün, belki birimiz denize düşeriz de ağızlarının tadı değişir ümidiyle, dümenin dibinden ayrılmadılar...

Fırtınada Rasat

5 Şubat Pazartesi. Gece yarısından sonra kuvvetlenmeye başlayan rüzgâr, sabaha karşı fırtına şeklini aldı. Ana yelken indirildi, yalnız floklar ve bocrumla yol alıyoruz. Her taraf kapalı, kamaranın üzerinden dalgalar aşıyor. Günde dört-beş kere teknenin suyunu almak icap ediyor.

Aden koyunun ağzındaki Sokatra Adası’na yaklaşıyoruz. 120 km uzunluğundaki adanın mahfuz bir koyu yok. Üstelik ahalisinin korsanlığa pek temayüllü oluşu sebebiyle, Sokatra’nın kuzeyinden geçmeye çalışacağız.

Adaya yaklaştığımız, ayrıca bu civarda kuvvetli akıntılar olduğu için devamlı mevkiimizi tespit etmek zorundayız. Fırtınada sekstantla rasat almak ise tam cambazlık. Bir taraftan güvertede düşmeden ayakta durmaya çalışmak, bir yandan da deniz çırpıntısı ile sekstantı islatmamaya gayret edip, bulutların arasından hayal meyal çıkan güneşi kaba dalgalarla daima değişen ufka indirmek, bir lunaparkta sür'atle dönen atlı karınca üstünden sapanla yumurta vurmaya benzer...

8 Şubat Perşembe. Fırtına iki gün iki gece devam ettikten sonra, rüzgâr kırılmaya, düzelmeye başladı. Hafifleyen poyraz önünde, Kısmet bodoslamasının iki yanında bir köpük yığını, batıya doğru koşarken, koca Hint Okyanusu da artık dümen suyunda kaldı. Şimdi, Aden koyunda yol alıyoruz. Hava açık. Bütün gün iki tane kocaman köpekbalığı teknenin peşinden ayrılmadı.

Bu akşam radyoyu karıştırırken, orta dalgada İzmir ve İstanbul istasyonlarının normal neşriyatı çıktı. Memleket dahilinde bile zor işitilebilen bu istasyonların binlerce kilometre uzakta çıkışı hoş bir tesadüf oldu. Hele bazen gayet net olarak gelen güzel türküler, kulaklarımızın pasını sildi.

Ertesi günü aşçılığa özenip son yumurtalarla omlet yapmaya kalktım. Bir düzine yumurtadan ancak beş tane az kokmuşu çıktı... Onları bir tasın içinde kırıp çırparken bir münasebetsiz dalga ile Kısmet yalpaya düşünce, yumurta tası da içindekilerle beraber yerlere indi... Artık dalgaya da, omlete de, elimin nasırı ile kadın işine karıştığımdan kendime de nazikâne şekvalarda bulundum...

11 Şubat Pazar gecesi, Aden şehri ışıklarının göğe vuran aksı, 20 mil mesafeden kuzeyimizde seçiliyor. Burada cereyan eden politik karışıklıklar ve dahili harp yüzünden Aden'e uğramayıp, Afrika yakasındaki Cibuti'ye gitmeyi tercih etmiştik. Bu gece etrafımızdan birkaç gemi geçti.

Pazartesi günü, hafif rüzgârla yolumuza devam ediyoruz. Akşam, Oda dümende iken ben de içerde uzanmıştım. Karayelden ansızın bindiren bir bora ile soluğu güvertede aldım. Yağmurla beraber bora, gece yarısına kadar devam etti.

13 Şubat Salı. Sabahın erken saatlerinde, Cibuti ve yarımdaki Tajura koylarının kuzeyinde bulunan ve üzerine rota tuttuğumuz Ras Bir Burnu'ndaki fener, pruvamızda çakmaya başladı. Hava aydınlanırken, gölge düşmüş yerleri mor gibi gözüken sarp dağlarla kaplı Afrika sahilleri önümüzde şekillenmeye başladı. Tanca'dan ayrıldıktan sonra,

koca Afrika kıt'asının kuzeybatı ucundaki Spartel Burnu'nu tam iki buçuk yıl evvel arkamızda gözden kaybetmiştik. Şimdi bu kıt'anın diğer ucunu, kuzeydoğu tarafını tekrar görmek kısmet oldu...

Cibuti Koyu'nun açığında bulunan Mus-ha döküntü adalarının batısından dolaşarak limana iniyoruz. Mendireği kıvrılınca karşımıza çıkan Yat Kulübünün önünde, Kolombo'dan hareketimizin 25. günü funda demir ettik.

KIZILDENİZ

Önündeki tahta iskelede sıra sıra sür'at motorları, küçük yelkenli teknelerin bağlı olduğu Cibuti Yat Kulübünün Reisi M. Flipo ve yanında birkaç üye, daha tekneyi toplamaya vakit bırakmadan gelip bizi aldılar. Kulübün terasında yemeğimizi yerken, limandan gelen bir memur, Habeşistan ve Somalya devletleri arasında sıkışıp kalmış bu minik Fransız müstemlekesi için lüzumlu giriş formalitelerini çabucak bitiriverdi.

Kulüp binası, sahilden limanın ortalarına doğru çıkan sığlıklar üzerinde yapılmış asfalt bir yolun nihayetinde bulunuyor. Aynı yol, önünde iki Lejyon askerinin nöbet tuttuğu Fransız Valisi'nin büyük malikânesini geçtikten sonra şehrin meydanına çıkıyor. Bütün nüfusu 80 bini ancak bulan Fransız Somalya'sının yarı ahalisi, memleketin tek şehri Cibuti'de yaşar.

Bu ufak müstemlekenin yegâne önemi coğrafi mevkiinden ötürü bir transit limanı oluşudur. Geniş mercan kayaları üzerinde kurulu limanı, bilhassa Aden'de çıkan karışıklıklar dolayısiyle Kızıldeniz'den geçen gemilerin ikmal merkezi olmuş. Ayrıca, buradan Habeşistan'ın başkenti Adis Ababa'ya kadar giden tren hattı sayesinde Cibuti, geniş bir interlandın yegâne ithalât ve ihracat limanıdır.

Yerlilerin yaşadığı şehrin etrafındaki gecekondu mahallelerinden çıkınca nebat olarak ancak yeşili kaçmış bodur çalıların yetişebildiği, kara kara taşlarla kaplı çöl ve tepeler başlar. Buralarda, sırtında bir antika mavzer, belinde keçi derisi kınında, kendi yapıları iki tane kasatura asılı, saçı sakalı birbirine karışmış göçebe yerliler yaşar. Su en büyük dert. Ancak yağmurla etraf biraz ıslanıyor. Bu yüzden hiç bir şey yetişmiyor.

Bütün yiyecek, Fransa ve diğer ülkelerden geldiği için hayat müthiş pahalı. Sokakta satılan dondurma dahi uçakla Fransa'dan getiriliyor. Haftada iki gün Habeşistan'dan trenle gelen bir miktar taze yiyecek nispeten daha ucuz. Bereket versin Kulüpte tanıştığımız Fransız dostlarımız, başta Flipo ailesi bizi sık sık evlerine davet ettiler de, bir aya yakın süren bir okyanus yolculuğundan sonra taze şeyler yemek fırsatını bulabildik. Yoksa lokantada en basit bir yemek iki kişi için asgari 150 lira (15 USD)!

Lokantacı Bir Türk

Geldiğimiz günlerde burada Mösyö Golen isminde bir Türk'ün lokanta işlettiğini söylemişlerdi. Bir Türk'ün Cibuti'de lokantacılık yapacağını, hele bu acayip ismini duyduktan sonra hiç tahmin etmemiştik. Yol boyunca böyle hadiselerle çok karşılaştık. Türk derler, karşımıza Lübnanlı veya Suriyeli gibi komşu memleketlerden, bir kelime dahi Türkçe bilmeyen kimseler çıkar. Gene böyle birine rastlayacağımı düşünerek, tereddütle, işlettiği lokantadan içeri girdim. Tezgâhın ucundaki kasada oturmuş orta yaşlarda birine Fransızca M. Golen'i sordum. "Benim" dedi. "Türk müsünüz?" dedim. "Evet" deyince kendimi tanıtıp Türkçe konuşmaya başladık. Meğer hakikaten Türk'müş, ismini yanlış telâffuz ederlermiş...

Kendisi İstanbul'dan 8-10 sene evvel çıkıp, türlü maceralardan sonra, Lejyon askeri olarak buraya gelmiş. Terhis olunca eline geçen para ile bu lokantayı açmış, ikimiz birden başladık gülmeye... Meğer ona da bir Türk kotrasının geldiğini söyledikleri zaman, kendisi için düşündüklerimizi, aynen o da bizim için düşünmüş... "Bir Türk kotrası dünya seyahatine çıkacak da, Cibuti'ye gelecek... Kim bilir neyin nesidir" diye aldırmamış bile. Kaldığımız müddetçe sık sık gelir, "Kursağınıza konserveden gayrı taze bir şey girsin" diye, zorla bizi lokantasına yemeğe götürürdü. Cibuti radyosunda ve bir gece de televizyonunda, seyahatimizle alâkalı röportajlardan sonra, daha birçok İstanbullu Rum ve Musevi'lerle tanıştık.

Kızıldeniz'in Eşiğinde

Seyahatimiz boyunca, aklımıza geldiği zaman uykularımızı kaçıran meşhur Kızıldeniz'e nihayet gelmiş bulunuyoruz. Önümüzde yolculuğumuzun son, fakat en tehlikeli kısmı uzanıyor. Yelkenli küçük tekneler için 1200 mil boyundaki Kızıldeniz'i çıkmak, daha uzun olmasına rağmen Afrika'nın güneyinden dolaşmaktan çok daha zordur. Böyle kötü namı çıkışına birçok sebepler vardır. Bunlardan en mühimi hava şartlarıdır. Çok kuvvetli kuzey rüzgârları dik ve kalın deniz kaldırarak yol boyunca kafadan, tam gitmek istenilen istikametten eser. Akıntılar da rüzgârla beraber güneye akar. Kuzey Hint Okyanusu'nda poyraz musonları mevsiminde, yani aralıktan marta kadar, Kızıldeniz'in güney yarısında, Sudan limanı civarına kadar, rüzgârlar umumiyetle güneyden fırtına şeklinde sert eser. Dolayısiyle ancak bu aylar yelken teknesi için en müsait mevsimdir. Bizim de Singapur'dan beri acele edişimizin sebebi Kızıldeniz'de bu mevsime yetişebilmek içindi. Biraz geç kalmakla beraber, yolun ilk yarısında bu güney rüzgârından istifade edebileceğimizi ümit ediyoruz. Yarı yoldan sonraki sahada bütün yıl yıldız, karayel duman attırır, kum fırtınaları insanın nefesini keser.

Diğer bir zorluk, sahillerinde uzanan mercan döküntülerinin tehlikesidir. Her iki kıyıdan ortalara doğru, bazı yerlerde 60 mile kadar açılan mercan kayaları vardır. Umumiyetle bütün sahilleri bu döküntüler çevreler. Yaz aylarında ise Kızıldeniz'de kavurucu bir sıcak hüküm sürer. Bir yelkenli teknenin yaz mevsiminde bu denizden yukarı çıkmaya yeltenmesi bile bile felâkete gitmekten başka bir şey olmaz.

Bütün bu tabiat güçlükleri yanı sıra bir de kıyılarda yaşayan insanların tehlikesi, bu denizin tuzu biberidir. Hele Yemen sahillerine düştünüz mü, korsan, eşkıya elinden canınızı kurtarabilirseniz gene şanslı sayılırsınız. Yemen sahillerini takiben Kızıldenizi çıkmaya kalkan yatlardan başı belâya girmeyene rastlamadık. Habeşistan sahillerinde asayiş iyidir. Herhangi bir korsanlık vak'ası duyulmamıştır. Ayrıca Afrika kıyılarında, güney rüzgârlarına mahfuz, demirlemeye müsait bir çok koy vardır. Biz de Sudan limanına kadar, Afrika sahillerini takiben çıkmaya, daha bidayetten karar vermiştik.

Bizi son aylarda en çok düşündüren, Arap-İsrail harbinden mütevellit Süveyş Kanalı'nın halâ trafiğe kapalı oluşuydu. İstanbul'dan bir hal çaresi bulunacağının bildirilmesi üzerine, güney Afrika'ya inmekten vazgeçip, buraya kadar geldik. Cibuti'ye gelişimizden birkaç gün sonra, Hürriyet Gazetesinden merakla beklediğimiz havadis geldi. Önce Mısır hükümeti nezdinde, Süveyş Kanalı'ndan geçmemize müsaade edilmesi, bu mümkün olmadığı takdirde, karadan bir kamyonla Akdeniz'e çıkartılmamız için müracaat edilmiş. Mısır hükümeti bunu red ve herhangi bir garanti vermekten imtina edince, İsrail hükümetine baş vurulmuş. İstanbul'daki konsolosları vasıtasıyla, İsrail Spor Federasyonu, Akabe Körfezindeki Eilat limanından Akdeniz'deki bir limanlarına Kısmet'i treyler üstünde kolaylık ve memnuniyetle nakledebileceklerini bildirmiş. Bu havadisi alınca içimiz rahatladı. Sudan'dan sonra, bir zorlukla karşılaşmamak için, artık hiç bir Arap limanına uğramadan orta ortaya çıkıp, Akabe Körfezi'ne gitmeye çalışacağız.

Bab'el Mandep Boğazı'ndan Kızıldeniz'e Giriyoruz

Cibuti'de, önümüzdeki çetin yol için armayı elden geçirip, eksiklerimizi tamamlamaya koyulduk. Kızıldeniz'de su, en mühim mevzulardan birini teşkil eder. Pek az yerde su bulunabiliyor. Kısmet'i kulübün rıhtımına çekip su depolarını, kıç altındaki yedek 100 litrelik depo dahil, ağzına kadar doldurduk. Yolda rüzgârsız havaya rastlarsak, bundan azami istifade için motörü tam yol çalıştırmamız lâzım. Mazot depolarını doldurduktan başka, elimizdeki iki yedek

jerikana da mazot koyup, direk dibine bağladık. Lokantacı arkadaşın yardımı ile nispeten ucuza bol miktarda taze nevale ve eksiklerimizi de alıp baş altına yerleştirince Kısmet iyice suya gömüldü, façası gözükmez oldu.

24 Şubat 1968 Cumartesi günü, Cibuti'den Bismillâh vira ettik. Hafif gündoğusu akşama doğru yıldız-karayele dirise edip, bütün gece kafadan deniz kaldırarak devam etti. Müsait keşişleme rüzgârı beklediğimiz bu yerde, daha ilk günden ters rüzgârla karşılaşmak hiç de iç açıcı olmadı.

Ertesi günü hava kapalı, sık sık yağmur yağıyor. Öğleye doğru hafifleyip keşişlemeye dönen rüzgârla Kızıldeniz'in güney ağzı, Bab-el-Mandep Boğazı'na girdik. Boğazın iki tarafındaki Afrika ve Arabistan kıyılarında acayip şekillerle yükselen dağların silueti, kara bulutlar altında hayal meyal seçiliyor. Hava kararırken rüzgâr tekrar yıldız-karayelden, Bab-el-Mandep Boğazı'ndan aşağıya doğru deli gibi esmeye başladı.

Boğazın ortasındaki Perim Adası'nın dibinden geçiyoruz. Kömürlü gemiler zamanında, burası Aden limanından evvel büyük kömür ikmal istasyonu imiş. Demirlemek için Perim Adası'nın güneyinde müsait koylar mevcut. Fakat korsan korkusundan, fırtınaya rağmen yola devam etmeyi daha hayırlı bulduk.

Bütün gece boğazda, bir volta ile Arabistan sahillerine iniyor, sonra tekrar Afrika yakasına dönerek dik dalga ve akıntıya karşı ağır ağır yükselmeye çalışıyoruz. Her iki yakada mercan döküntüleri sahili takiben uzandığı için, gece, voltaları paraketa ile katettiğimiz mesafeye göre ayarlıyoruz. Aynı zamanda elektrikli iskandil ile yerimizi kontrol ederek 20 kulaç hattının daha içerisine düşmemeye gayret ediyoruz.

Gece aksi istikamette yanımızdan iki gemi geçti. Süveyş Kanalı'nın kapalı olması bir bakıma işimize yaradı. Kanal açıkken, Kızıldeniz'de, ayda vasati bin geminin geçtiği muazzam bir gemi trafiği varmış. Bir de onların yolu üstünden kaçmak için uğraşacaktık.

Hava ağarırken önünü mercan ada ve döküntülerinin kapladığı büyük Assab koyu açıklarına vardık. Ters havanın dinmesi ve müsait güney rüzgârlarını beklemek için Habeşistan'ın yeni Assab limanına yol verdik. Öğleye doğru, limandaki yüksek rıhtımlara bağlı bir römorkörün üzerine aborda olup, bağladık.

Assab, inşaatı henüz bitmiş limanı sayesinde, daha yeni yeni kalkınan

ufak bir kasaba. Limanın önünden geçen tozlu bir yolun iki yanma tek katlı taş binalar, dükkânlar sıralanmış. Adis Ababa'dan inen tren yolu buraya bağlandığı takdirde, Assab limanı ileride Cibuti'nin yerini alacak.

Limanın altındaki koyda, tuz fabrikası, rafineri, akaryakıt depoları bulunuyor. Anayol hafif bir yokuş tırmanarak limanın üstündeki tepede kurulmuş büyük hükümet konağına çıkıyor. Kaymakam imparator Haili Selasiye'nin kabinesinde bir ara bakanlık yapmış, sekiz lisanı ana dili gibi konuşan orta yaşlarda muhterembir zattı. Bize makam arabasını verip etrafı görmemizi sağladı, akşam evine yemeğe davet etti.

Korkunç Bir Fırtına

27 Şubat Salı sabahı rüzgâr keşişlemeye döndü, biz de sahili takiben yola koyulduk. Etrafımızda iki metreye yakın kuturda gayet iri deniz kaplumbağaları yüzüyor.

Hava kararmadan denize sert yarlarla inen Ras Darma Burnu'nu dönüp geniş Beilul koyunda demirledik. Kimse oturmuyor buralarda. Gece kuvvetlenen rüzgâr ıssız karanlık koya soluğan düşürüyor. Sık sık kalkıp etrafı kontrol ile gecenin üçü oldu. Müsait rüzgârdan istifade için sabahı beklemeden demir aldık.

Gün ağarırken pupadan gelen rüzgâr 7 kuvvetini buldu. Yalnız floklar ve ana yelken üç tur camadanda olduğu halde, 6 saatte, 35 mil yol kat ettik. Sahile yakın küçük, hâli adalar önünden geçiyoruz. Oltaya Pasifik'in vahusuna benzeyen 4-5 kiloluk bir balık takıldı. Ama bu fırtınada onu pişirmeye vakit bulamadık.

Artan fırtına ile beraber biz de devamlı yelken ufaltıyoruz. Önce trinket indirildi, ana yelkene üç tur camadan daha vuruldu. Rüzgâr ha bire üste koyuyor. Ana yelkeni ancak dörtte biri kalana kadar ufalttık, o dahi fazla geliyor...

Öğleüstü fırtına 9 kuvvetini buldu... Gökte tek bulut yok, masmavi... Denizin üstünde ise, beyaz köpükten başka renk gözükmüyor... Gayet dik ve dar aralıklı dalgaların boyları 7-8 metreyi aşıyor. Dalga uçları çok tehlikeli bir şekilde kıvrıla kıvrıla çatlamaya başladı. Çatlayan deniz önünde en büyük tehlike sür'atli gitmektir. Hızlı giderken teknenin kıçı, peşinden gelen dalgalardan kendini kurtaramayıp çatlaklar kapatıverir üzerini.

Bütün yelkenleri indirdik. Yalnız başa mendil kadar küçük fırtına

floğunu dümene yardımcı olması için bastım. Tekne fırtınanın önünde kuru direk ile dahi 6 mil sür'atle gidiyor... Bütün kaportalar, her taraf iyice kapalı. Zaman zaman kıç üstünde çatlayan bir dalga ucu oturduğum havuzu bir çırpıda dolduruveriyor. Bütün su, mazot depoları ağzına kadar dolu olduğu için tekne zaten çok yüklü, bir de tam arkadaki havuzu deniz doldurunca kendi kendine boşalana kadar çok tehlikeli bir şekilde, bilhassa kıçtan gömülüyor.

Kendimi bir kemer ve ucunda naylon iple arka direğe bağlamış, yarı belime kadar suyun içinde, azami dikkatle dümen tutuyorum. Tekne bir aykırılasa hemen dalgalar çullanacak. Rüzgârın bu derece kuvvetleneceğini tahmin etmeyip, demirlenebilecek koyları öğleden evvel geçmiştik. Artık barınacak yer yok.

Hava kararırken katran kazanı gibi kara bir gece üstümüze çöktü. Bu rotada daha 40 mil yol almamız lâzım. 40 mil sonra, Shab Shaks Burnu'ndaki feneri görünce, üstündeki sığlıkları geçip iskeleye 90 derece tebdil rota edeceğiz. Önünde yol aldığımız alçak sahilleri çeviren mercan döküntüleri, bazı yerlerde 2 mil kadar denize açılıyor. Biz de, kıyılara 6 mil kadar mesafeden rota tutuyoruz. Daha fazla açılsak, zaten zayıf olan feneri fırtınada göremeyecek, bu sefer onun ilerisinde ve tam rotamız üzerinde geniş bir sahaya serpilmiş olan mercan kayaları üstünde soluğu alacağız. Tersine, 10 derece rota farkı ile kıyıya doğru düşsek, o zaman da sahilde uzanan kurt dişi gibi sivri kayalar üstünde sonumuz gelecek. Bereket versin rüzgâr ve dalgalar tam gitmek istediğimiz rotada, sahili takiben iğnecikten, keşişlemeden geliyor...

Seyahatimiz boyunca açık denizlerde, bu kuvvette, hattâ çok daha kuvvetli ve günlerce süren nice fırtınaları Kısmet rahatlıkla atlatmıştı. Kıyılardan uzak açık denizde, böyle fırtınalı havada, tekneyi kuru direk bırakabilir veya orsa alabanda da eğlendirir, daha olmasa deniz demirini atıp içeride rahat rahat yatar uyurduk. Fakat burada, her tarafımız mercan kayalarıyla, çevrili olduğu için tekneyi kendi başına bırakamayız. Üstelik gayet dikkatli rota tutmamız lâzım.

Her dakikası aylar gibi uzayan gecede, saatin yelkovanına köstek vurulmuş gibi, bir türlü vakit ilerlemiyor.

Zifiri bir karanlık içinde rüzgârın direklerde, çarmıhlarda armanın her bir karışında aç kurtlar gibi vahşi uluyuşuna, top atılmış gibi gürleyerek çatlayan denizlerin sesi karışıyor... Arkadan bir hışımla gelen dalga uçları, önce üstümden atlayarak hızlı hızlı başa doğru koşuyor, sonra teknenin yalpası ile kamara kenarlarını döverek tekrar geldiği yere, denize bir foşurtu ile akıp gidiyor. Gözlerim hafif yeşil bir

ışığın aydınlattığı pusulaya ipnotize edilmiş gibi dikili, kulağım arkadan gelen dalgaların kızgın homurtusunda, vücudumun yarı ağırlığını sanki elimden kaçacakmış gibi sarıldığım yekeye vermiş durmadan yol alıyoruz...

Arada bir Oda'nın hazırlayıp verdiği çorba bardağını daha ağzıma götürmeden ense kökümden çullanan bir dalga tuzlu su ile dolduruveriyor... Acıktığım aklıma gelince, sırtımdaki muşambanın cebinde deniz suyunda yüzen çikolatadan bir parçayı ağzıma atıyorum... Oda'nın içeride yakıp uzattığı sigara daha iki nefes çekmeden rüzgârla savrulan çırpıntı ile dudaklarımda dağılıyor...

Gece yarısını geçtik. Paraketa ve tahminimize göre Shab Shaks Burnu'ndaki fenerin görüş mesafesi içine girmiş olmamız lâzım. Heyecanım gittikçe artıyor. Ya onu göremeden geçersek, ya yanmıyorsa?... Nihayet gecenin ikisine doğru, fener bordamızda ölü gözü gibi çakmaya başlayınca sırtımızdan tonlarca yük kalkmış gibi rahatladık.

Burnun kuzeyindeki bir sığlık, denize doğru 3 mil kadar bir dil gibi çıkıyor. Onu geçtiğimize kani olunca tedbil rota ettik. Sahilin kuytusundayız artık. Önce dalgalar, sabaha karşı da rüzgâr kırıldı. Hafifleyen rüzgârla beraber yelkenler basıldı. Böyle bir gecenin ardından selâmete erişince, güneşin tekrar çıkışını görmek kadar zevkli bir şey var mı acaba?... O anda dünya insanın gözüne nasıl tozpembe gözükür...

İrili ufaklı, kimi alçak, kimi yüksek adalar önünden geçiyoruz. Kısmet, fırtınada çektiği cefanın acısını çıkartıyormuş gibi bir tarafına yatmış, sakin suda keyifle yol alıyor. Öğleüstü, kuzey ucunda bir fener bulunan hâli Umm es Sahrig Adası'nın kuytusunda demirledik.

Son 34 saatte 170 mil kat etmişiz. Bunun ancak 19 saatinde, yalnız floklar ve ana yelken yarıya kadar camadanda olarak yelken basılabildi. Geri kalan 15 saatinde, kuru direkle fırtına önünde yol aldık!...

Bir gün evvel tuttuğumuz balığı, sakin suda demirleyince, hemen pişirmeye koyulduk. Ama iki gecenin uykusuzluk ve yorgunluğu, daha doğrusu heyecanı hâlâ üzerimizde, daha yemeği bitirmeden gözlerimiz kapandı.

Kızıldeniz'de Köpekbalıkları

Massawa limanına kadar 75 mil yolumuz kaldı. Akşama kadar

varabilmek için, 1 Mart Cuma günü sabahın üçünde yol verdik. Massawa civarında Afrika sahilleri içeri doğru geniş bir girinti yapar. Bu geniş koyun önünde yüzlerce ada kıyıdan 70 mil kadar açılarak Kızıldeniz'in ortasına doğru yayılır. Bunlar arasında uzanan Güney Massawa geçidi bir çok ada arasından kıvrılarak Massawa limanınaçıkar. Boğazda esen keşişleme rüzgârı adaların kuytusunda fazla bir deniz kaldıramıyor.

Açık, güneşli bir gün. Kıvırcık rüzgâr önünde Kısmet hızla yol alıyor. Sabah peşimizdeki olta birden gerildi. Toplamaya başladım. Daha oltanın yarısını çekmemiştim ki kocaman bir köpekbalığı lacivert denizin derinlikleriden fişek gibi fırlayarak oltadaki bizim balığa saldırdı. Kaşla göz arasında yan dönüp koca ağzı açılıp kapandı. Tutulan 4-5 kiloluk bir ton balığının bıçakla kesilmiş gibi yalnız kafası kaldı oltanın ucunda!...

Kızıldeniz'de, kıyılara yakın ve adalar arasında balık çok bol. Ama o bolluk nispetinde de köpekbalığı boldur. Oltaya takılan balık sür'atle hemen çekilmezse, yalnız başı kalır geriye... Çoğu zaman bu canavarlar tekneyi saatlerce takip eder, dört gözle birimizin düşmesini hiç utanmadan beklerler... Neyse, Neptün eli boş halimize acıdı da bize yalnız kafası kalan balığın yerine akşama meze yapmak üzere bir baraküda yolladı...

Massawa

Hava karırken Habeşistan'ın en büyük limanı olan Massawa'da demirledik. Asırlar önce gene bu limanda cundasında Türk bayrağı dalgalanan koca kalyonlar demirlermiş. 16. Asırda Kızıldeniz'deki bütün Arabistan ve Afrika sahilleri Osmanlı hakimiyetine girince bu deniz bir Türk iç gölü haline gelmiş. O zamanlar Kızıldeniz, Basra körfezi ve Umman Denizi'nde düşmana kök söktüren Osmanlı donanması Kaptan-ı Deryalığa bağlı olmayıp doğrudan doğruya Divan-ı Hümayun emrinde imiş. Esas merkezi Süveyş olan bu donanma sık sık Massawa'ya gelip bu geniş koyda demirlermiş. Kanuni Sultan Süleyman devrinde Özdemir Paşa Habeşistan'ın büyük bir kısmını zaptedip de Habeşistan Beylerbeyi olunca Massawa'yı merkez yapmış. O'nun yaptırdığı, limanın nihayetine doğru bir burun üzerindeki kuş kafesi gibi güzel küçük sarayı bugün imparator Haili Selasiye'nin yazlık köşkü olarak kullanılıyor. Biz de onun hemen önünde, direkleri öne eğik, kıç kasaraları yüksek, "Zambuk" denen yerli kayıkları arasında demirliyiz.

Massawa'da asırlar sonra gelen ilk Türk yelkenlisi Kısmet'e resmi

makamlar azami kolaylığı gösterdi. Sabah gümrükten müsaade alıp limanın hemen üstündeki bir koyda, mercan sığlıkları arasındaki Deniz Kulübü önünde tekneyi kıçtan koltuk bağladık.

Eski Massawa, sahile asfalt yolla bağlı bir yarımada üzerinde kurulmuş; ara sokakları dik göğüslü esmer güzeli Habeş kızlarının çalıştığı pespaye bar ve genelevlerle dolu bir liman şehri. Bir tarafı tel örgü ile çevrili rıhtımlara bakan ana caddesi boyunca Italyan ve Arap mimarisinde yapılmış geniş kemerli taş binalar yanyana uzanıyor. Massawa'nın yeni ve modern semtleri temiz lokanta, oteller, binalarla geniş koyun kıyılarında ve limanın karşısındaki burunda kurulmuş.

Habeşistan'ın Kızıldeniz kıyılarını kaplayan ve Eritre denen bu bölgesi uzun yıllar İtalya'nın idaresi altında kalmış. Onun etkisi her yerde göze çarpar. Halen burada bütün büyük firmaların başında İtalyanlar çalışır. Halkın bildiği yegane yabancı lisan gene İtalyanca. Hattâ lokantalarında garsonun sormaya bile lüzum görmeden önünüze koca bir tabak spagetti getirmesi, Eritre'de eski İtalyan nüfusunun en basit bir örneğidir.

Her birinin ayrı ayrı lisanı olan yedi ırktan müteşekkil 22 milyon nüfuslu Habeşistan'da en mühim ihracat metaı-nı kahve teşkil eder. Rivayete göre kahve nebatı dünyada ilk defa burada bulunmuş ve 9. asırdan itibaren Arabistan'a, sonra da Asya ve Avrupa'ya yayılmış. Rıhtımda bağlı muhtelif memleketlere mensup gemiler, getirdikleri sanayi mamûllerini boşalttıktan sonra, ambarlarını dünyanın dört bir tarafına götürmek üzere çuval çuval kahve ile doldurur...

Eritre'nin Merkezi Asmara Şehri

Eritre'nin idare merkezi olan Asmara şehrine 115 kilometrelik sert virajlı bir yoldan gidiliyor. Deniz Kulübünde tanıştığımız bir İtalyan tüccar bizi arabası ile götürdü. Massawa'dan sonra çöl ve taşlık araziden geçen yol birden yüksek ve çıplak dağlara tırmanmaya başlıyor. Yalnız su çıkan yerlerde ağaçlar arasında köyler var. Yollarda sık sık eşkıya ve soygun hadiseleri cereyan ettiği için trafiğe yalnız sabah şafaktan akşam güneş batana kadar gündüz saatlerinde müsaade ediliyor, geceleri yasak. Hava kararmadan Asmara'ya varmak için otomobilimiz sür'atle keskin virajları dönerken yüreğimiz ağzımıza geliyordu.

Asmara, denizden 60 kilometre kadar içerde olmasına rağmen yüksek dağlar arasında, 1300 metre irtifada kurulmuş bir şehir. Massawa'da kızgın güneş insanı yaktığı halde burada üst üste kazaklar giymek

zorunda kaldık.

Geçen asrın sonunda İtalyanlar Eritre havalisini ele geçirdikten sonra o zamana kadar küçük bir kasaba olan Asmara birden büyümeye başlamış. Bilhassa 1934'te, Mussolini Habeşistan'ı istilâ etmeye kalktığı zaman Italyan askeri karargâhı Asmara'da kurulmuş ve şehrin sür'atle gelişmesine âmil olmuş. Bugün 200 bini bulan nüfusu ile başkent Adis Ababa'dan sonra Habeşistan'ın ikinci büyük şehridir, iki tarafını hurma ağaçlarının gölgelediği geniş bulvarı 1930'dan beri tahtta bulunan imparator Haili Selasiye'nin ismini taşır. Asmara modern binaları, kaldırımlara taşmış pastaneleri, muntazam yolları ile bir Italyan şehrinden farksız. Seyahatimiz boyunca ilk ve son defa bir otelde yattığımız Asmara'da bir gece kalıpMassawa'dan sonra gideceğimiz Sudan için buradaki konsolosluklarından vizelerimizi aldık.

Issız Bir Ada

6 Mart 1968 Çarşamba günü Massawa'dan hareket ettik. Sahil ile adalar arasında uzanan Kuzey Massawa kanalında tam kafadan gelen yıldız rüzgârına karşı volta volta yükselmeye çalışıyoruz, iki gün ve bir gecede 105 mil yol aldığımız halde ancak 65 mil kuzeye çıkabildikten sonra geceyi geçirmek için küçük bir adanın kuytusunda demirledik.

Kaldığımız Difnein Adası birkaç yüz metre boyunda alçak bir kum yığınından ibaret. Rüzgâraltı sahillerini masmavi berrak bir su okşuyor. Altımızda 7 kulaç derinlikteki kumların üstünde dolaşan kayabalıklarının her hareketini görmek mümkün. Etrafımızda yunuslar oynaşıyor, koca koca rina balıkları sudan zıplıyor. Birkaç pelikan kuşu sarkık gerdanı ile kendi kara sularını ihlâl eden bu yabancı yelkenliyi teftişe geldi. Büyüyen mehtabımız bu gece yarım olmuş, sahildeki kum tepeciklerini gümüş yığını gibi parlatıyor.

Rahat bir uykudan sonra Cuma günü, rüzgâr ve akıntıya karşı tekrar mücadele başladı. Ancak ertesi günü kıbleden müsait bir rüzgâr bulabildik.

Esas plânımız, çok geniş bir sahaya yayılı olan Suakin mercan döküntü ve adalarıyla sahil arasında, 100 mil kadar yılan gibi kıvrılarak uzanan, çok dar bir geçitten Sudan limanına çıkmaktı. Çoğu yeri bir milden daha dar olan geçitte, karadan esen kuvvetli rüzgâr ve akıntıya karşı yükselmek oldukça zor. Eğer burada motor bir arıza yaparsa, tekrar açık denize çıkmak geçidin çoğu yerlerinde mümkün değil.

Zaten motor denen nesne de en lüzumlu yerde arıza yapar. Bizim paşazadeye güvenemedik. Hazır müsait havayı yakalamışken Kızıldeniz'in ortasından, açık ve derin sudan çıkmayı daha hayırlı bulduk. Hattâ Sudan limanına uğramaktan da vazgeçtik. Esmekte olan güney rüzgârlarından azami istifade için yola devam ediyoruz. Arada rüzgâr hafifleyince makinayı da tam yol çalıştırıyoruz

11 Mart Pazartesi gecesi Mekke'nin limanı olan Cidde'nin açıklarından geçtik. Artık güney rüzgârlarının hududundan çıkmış bulunuyoruz. Deli gibi esen kuzey rüzgârlarının hüküm sürdüğü Kızıldeniz'in ikinci ve en müşkül yarısı önümüzde uzanıyor. İsrail'e gittiğimizi öğrenirlerse zorluk çıkartacaklarından çekindiğimiz için hiç bir Arap limanı veya koyunda demirlemek de yok.

Gündüzün kavurucu sıcağına mukabil geceleri de o nispette soğuk ve rutubetli ayaz yapıyor. Kızıldeniz'de tam bir çöl iklimi hüküm sürer. Akdeniz'den çıktığımızdan beri, 2,5 yıldır giymediğimiz kalın kazaklar, battaniyeler gene ortaya çıktı. Geceleri üst üste giydiğimiz kazaklardan sonra muşamba ve onun üzerine de battaniyeye sarılıyor, kafada yün külâh, ayakta yün çoraplar dümende vardiya tutuyoruz. Sabah güneş çıkıp etrafı kavurmaya başlayınca bizim striptiz de başlıyor... Teker teker çıkan giydiklerimiz yanı başımızda koca bir yığın oluyor.

Kısmet Fırtınada İnliyor

Bazen Afrika tarafındaki dağların üstünde kapkara bulutlar birbiri üstüne yığılarak toplanır, peşinden meşhur "Kamsin" fırtınası tozu dumana katarak şamar gibi iner. Güneş ve ay doğup batarken havadaki pustan sanki tebeşirle gökyüzüne beyaz bir daire çizilmiş gibi oluyor. Yüzlerinde kırmızı rengin katresi yok.

Sahillere 15 milden fazla sokulmuyoruz. Bir volta ile Arabistan yakasına iniyor, sonra tekrar Afrika kıyılarına dönüyoruz. Her iki tarafta yüksek çıplak dağlar sahili takiben devam ediyor.

Mevkiimizi sabah ve akşam yıldız rasadı ile devamlı kontrol altında tutuyoruz. Kızıldeniz'de güneş rasadına her zaman güven olmaz. Gündüzleri kızgın çöl üzerinden gelen sıcak rüzgârın harareti ile deniz suyu harareti arasındaki büyük fark neticesi, güneş şuaları hava tabakasından geçerken normalden fazla kırılır ve çöldeki seraplar gibi aldatıcı ufuk meydana getirir. Bundan mütevellit gündüz alman rasatların hesaplarında 20 mil kadar tul ve 10 mil de arz hatası çıkabilir. Bu gibi hallerde, sabah ve akşam alacakaranlıkta alman

yıldız rasatları en doğru neticeyi verir.

13 Mart Çarşamba. Bugün rüzgâr pusulanın 32 kertesinden de esti. Hattâ bir ara Afrika tarafında gökyüzü kapkara olmasına rağmen keşişlemeden bile esti ve güzel yol aldık. Hava müthiş sıcak, güneş değdiği yeri kavuruyor. Akşamüstü denizin ortasında, 500 kulaç derinlikten dikine su üstüne yükselen Dedalus mercan döküntüleri ve üzerindeki fener kulesinin yanından geçtik.

Gece rüzgâr kuzeye dönüp gittikçe kuvvetlenmeye başladı. Sabaha karşı karayelden fırtına şeklini aldı. Tam gideceğimiz istikamette esen kuvvetli rüzgâr beraberinde dik ve dar aralıklı kaba denizi de zavallı Kısmet'in üzerine çulluyor. Günlerdir bin bir meşakkatle ka-tettiğimiz yolu bu fırtına ve akıntı ile beraber tekrar kaybetmemek için tekneyi olanca gücünle sürmeye çalışıyoruz. Seyahatimiz boyunca Kısmet'i hiç bu kadar sert kullanmadık, denize karşı böyle zora vurmamıştık.

Fırtına bazen çok bindirince bocrumu mayna ediyoruz. Çoğu zaman tam arma, iki gün iki gece, tekne kamaraya kadar sulara gömülmüş, çırpındı durdu. Her iki taraftaki parampetler parçalandı. Tekne çok su yapıyor. Her üç saatte bir sintinede biriken suyu boşaltıyoruz. Kısmet üstüne çullanan her dalgaya baş vuruşta çırpıntı gurcatalâra kadar yükselirken armanın inleyişini, isyan edişini duyuyor, hissediyoruz. Ama dayanması lâzım. Bu hem emektar teknenin, hem iki garip yolcusunun bir ölüm-kalım mücadelesi... Yoksa bu fırtına önünde sürüklendik mi, sahillerde uzanan sivri dişli mercan kayaları aç kurtlar gibi bizi bekliyor.

Geceleri dümende otururken iğne gibi batan soğuğun üstüne bir de her dalga çırpıntısı ile iliklerimize kadar ıslanınca elimiz ayağımız sıtmaya tutulmuş gibi zangır zangır titriyor. Yusyuvarlak mehtap gene tebeşir tozu yutmuş gibi yüzü bembeyaz, rüzgâr önünde ipini koparmış uçurtma gibi giden bulutlar arasından arada bir sıyrılıp kara sular üzerinde parlıyor...

Bu hengame arasında bir de yıldız rasadı yapmaya çalışıyorum. Ama kifayetsiz, ancak takribi bir şeyler çıkıyor. Fırtınada akıntı ve denizlerle, her voltada rotamızdan 25 dereceye kadar düşmemize rağmen ağır da olsa kuzeye doğru yükseliyoruz.

Ancak üçüncü günü fırtına hızını aldı, rüzgâr ve denizler kırılmaya başladı. Güneş etrafı kurutunca teknenin içinde, dışında nereye el sürülse avuç dolusu tuz çıkıyor. Yelkenlerin üstü, direkler, hare hare tuzla kaplı.

O akşam ilk defa hava berraklaştı. Güneş kırmızı ve normal renkte battı. Rahat yıldız rasadıyla biz de mevkiimizi tam olarak tespit edebildik.

Üstümüze Çevrilen Makinalı Tüfekler

17 Mart Pazar, hava aydınlanırken koca Sina Yarımadası'nın güneydoğu ucundaki yüksek mor dağlar önümüzde şekillenmeye başladı. Burada Kızıldeniz bir sapan gibi ikiye ayrılır. Bir kolu kuzeye Süveyş Kanalı'na çıkar, diğer kolu daracık Tiran Boğazı'ndan geçerek Akaba Körfezi'ne yükselir.

Tiran Boğazı'nın 12 mil kadar güneybatısındaki Sharm el Sheikh koyunda İsrail'in deniz üssü olduğunu Massawa'da tanıştığımız bir İsrailli kaptan dostumuzdan öğrenmiştik. Hattâ kendisi arkadaşı olduğu üs kumandanına yazıp bizim geleceğimizi de bildirecekti. Birkaç gün istirahat edip Kızıldeniz'in yorgunluğunu üzerimizden atmak ve yolda hırpalanan Kısmet'i biraz toparlamak için rotamızı bu üsse, Sharm el Sheikh koyuna tuttuk.

Koyun ağzına 2 mil kadar yaklaşınca bir İsrail çıkartma gemisi üsten çıkarak sür'atle üzerimize doğru gelmeye başladı. Gemideki bütün top ve makinalı tüfekler Kısmet'e çevrilmiş, parmaklar tetikte, her an atışa hazır... Yanımıza gelince durdu, zaten biz de yol kesmiştik.

Sonradan iyi arkadaş olduğumuz genç gemi kaptanı nereden gelip nereye gittiğimizi, kağıtlarımızı sordu. İsrail Spor Federasyonunun ve dolayısiyle hükümetlerinin gelişimizden haberdar olduklarını, hattâ ismini verdiğim üs kumandanının da malûmatı olması icap ettiğini söyleyince kendilerini takip ederek üsse girmemize müsaade etti. Zaten mürettebatın çoğu İsrail gazetelerinde çıkan seyahatimizle alâkalı yazıları daha evvel okumuş, hemen bizi tanıdılar. Massawa'dan ayrılışımızın12. günü, Kızıldeniz'in en fazla çekindiğimiz son 900 milini arkada bırakıp sakin koyda funda demir ettik.

Üs kumandanı Eilat'taymış. Hakkımızda yapılan birkaç saatlik istihbarattan sonra, Tel Aviv'deki askeri merkezden burada kalabilmemiz için müsaade geldi. Hattâ akşam çıkıp sıcak duşumuzu bile yaptık. Kaldığımız müddetçe her gün bir asker taze ekmek ve nevaleyi tekneye kadar getiriyordu. Su ve mazot depolarımızıdoldurduk. Etraf çöl, sarı ve mor granit dağlarla çevrili. Yeşil renk diye bir şey yok bu çölde.

Tiran Boğazı'nda Yediğimiz Şamar

Birkaç gün istirahat edip, armayı elden geçirdikten sonra önümüzdeki Tiran Boğazı'nın bize yapacağı azizliklerden habersiz, Akaba Körfezi'ne çıkmak üzere yola koyulduk.

Bir tarafını Tiran Adası'nın, diğer yakasını da Sina Yarımadası'nın çevrelediği Tiran Boğazı 5 mil kadar uzunluğundadır. Boğazın iki tarafından ortalara doğru çıkan sığ mercan döküntüleri ancak yarım mile yakın genişlikte derin bir geçit verir. Şimaldeki El Araba vadisinden kopup gelen kuzey rüzgârları hiçbir tabii engel ile karşılaşmadan Akaba Körfezi boyunca esip bu boğazda sıkışınca, top namlusundan çıkar gibi kuvvetlenir. Bu şiddetli rüzgarla beraber gayet kuvvetli akıntı ve dik dalga geçit boyunca güneye akar. Bir yelken teknesinin bağlı olduğu bu üç tabiat unsuruna karşı daracık boğazda volta volta yükselmesi hemen hemen imkânsızdır. Daha bir volta atıp tiramola edene kadar kendini mercan kayaları üzerinde bulur. Yolda rastladığımız ve buraları iyi bilen her gemi kaptanı bizi sıkı sıkı ikaz etmişti. Zaten Tiran Boğazı büyük gemiler için dahi "Gemi mezarlığı" namını almıştır. Her kayanın üstünde sonu felâketle bitmiş bir gemi leşi yatar.

Kaldığımız Sharm el Sheikh koyunda, sabahları erken, rüzgâr hafif, hattâ güneyden bile esiyor. Fakat 5-6 mil yol alıp Tiran Boğazı'nın altına gelince rüzgâr birden kuzeye dönüyor, asgari 7 kuvvetinde bir yıldızpoyrazla karşılaşıyoruz. Yelkenle bu daracık boğazı dik dalga ve akıntıya karşı bir türlü söktüremiyoruz. Bizim 20 beygirlik motor ise artık takatten iyice düşmüş, olmuş 20 kedi kuvvetinde, bir faydası dokunmuyor... Birkaç saat direnip, yol alamadığımızı anlayınca gerisin geri Sharm elSheikh'e dönüyoruz. Beş kere denedik, fakat bir türlü boğazdan yukarı çıkamadık.

Son seferinde gene boğazı aşamayınca, yanındaki Tiran Adası'nın kuytusunda demirleyip sabaha karşı şansımızı denemeye kalktık. Adanın altına yaklaştığımız zaman 45-50 mil sür'atle esen sağanaklar yüksek tepeler üstünden tokat gibi üstümüze iniyordu. Akşamüstü adanın güneydoğu ucundaki döküntü sığlıklar önünde demirledik. Burası da İsrail işgali altında ve askeri mıntıka.

Hava kararmak üzereydi tepemizden makinalı tüfek mermileri vızıldayarak geçmeye başladı.

Biraz sonra sahilden iki asker yüzerek geldi. Bu gece atış varmış ve ateş sahası içinde bulunduğumuz için derhal demir alıp gene Sharm el Sheikh'e dönmemiz icap ediyormuş. Çaresiz karanlıkta demir aldık. Kurşun yağmuru ve fırtına altında, floklar ve ana yelken yarıya kadar camadanda, adadan uzaklaştık.

12 mil mesafedeki Sharm el Sheikh'in önüne geldiğimiz zaman, boğazda bütün gün poyrazdan esen fırtına yerine hafif bir kıble rüzgârı ile karşılaştık... Bu kadar kısa bir saha içinde, böyle ters rüzgârların estiği bir yere pek ender rastlanır.

Birkaç günlüğüne uğradığımız Sharm el Sheikh'te tam on gün kaldığımız halde boğazda bir türlü güney rüzgârlarının gönlü olup ta esmedi. Umumiyetle aralık, ocak, şubat aylarında güneyden esermiş. Biz de geç kaldık. Kendi imkânlarımızla bu havalarda Tiran'ı söktüremeyeceğimiz, müsait rüzgârın ise şimdilik esmeye hiç niyeti olmadığı anlaşılınca, Donanma Kumandanlığı, bir motorun bizi yedekte çekerek boğazdan geçirmesi için askeri üsse emir verdi.

Akaba Körfezinde

27 Mart Çarşamba sabahı daha hava ağarmadan, gelirken bizi karşılayan çıkartma gemisinin yedeğinde yola çıktık. Boğazın önüne gelince mutat poyraz fırtınası ve dev dalgalar hemen bizi karşıladı.

Fırtına ve dalgalara karşı bizi gayet ağır, ancak 3-4 mille çekmeleri lâzım.Ağır yolda ise gemi zor dümen dinliyor, her dalga üstüne çıkışında pervaneleri havada kalıyor. Zavallı Kısmet ise her denize baş vuruşta direk dibine kadar sulara gömülüyor. Pek ağır yol alıyor, karış karış mercan kayaları önünden geçiyoruz.

Bizi çeken halat bir kopsa, bu akıntı ve rüzgâr ile tekne göz açıp kapayana kadar kayalar üzerine çıkıverir. Her kayanın üzerinde çürümeye terkedilmiş paslı gemi leşleri yatıyor. Üç saat içinde heyecandan bir paket sigara bitirdim...

Dar geçitten ağır ağır çıkınca boğaz önümüzde genişlemeye başladı. Nihayet, Tiran kâbusu da arkamızda kaldı. Boğazın 5 mil kadar üstünde, bizi çeken geminin kalın naylon halatını fora edip, yelken-motor volta volta yükselmeye başladık. Bir voltada Suudi Arabistan yakasına yaklaşıyor, sonra tiramola edip yüksek dağlarla kaplı Sina'ya yol veriyoruz.

Kuzeye doğru çıktıkça 10 milden fazla genişleyen körfezde rüzgâr ve dalgalar biraz kırılmaya başladı. Hava kararadı. Bu civarın yegâne mahfuz koyu El Kura'ya devamlı iskandil yardımı ile karanlıkta girip demirledik.

O gece kuvvetlenen yıldız rüzgârı, ertesi günü de aynı şiddetle devam etti. Burada bir gün daha kalıp iyi bir istirahat yaptık. Etrafta hiç bir hayat emaresi gözükmüyor. Önümüzdeki alçak burundan itibaren

hemen çöl başlıyor. Her yanda rüzgârla meydana gelmiş küme küme kum tepecikleri. Onların ilerisinde bulunan üç beş tane hurma ağacı, yeşil tabiatın sarı çöl üzerinde yegâne temsilcisi. Arkada 2000 metreye yükselen sarp dağlar sahil boyunca devam ediyor.

İkinci gece rüzgâr hafifledi. Sabah erken, daha güneş Arabistan yakasında uzanan mor dağlar arkasında ağır ağır yol alırken, kendinden evvel yükselen ışıkları ile beraber biz de yola koyulduk. Gün ilerledikçe rüzgâr iyice hafifledi. Sıcak, güneşli bir gün. Deniz ve gök masmavi. Her iki tarafımızda yalnız dağ ve çöl gözüküyor. 40 mil yol aldıktan sonra El Qarnus Burnu dibinde gecelemek için demirledik.

Burnun nihayetindeki yamaçta üç beş barakalık Nuweiba Arap köyü ancak belli oluyor. Önümüzdeki kumsalda beş altı tane entarili Bedevi balık tutmakla meşgul. Bir küçük sandal karaya çekilmiş. Buralarda adam kesseler kimsenin ruhu bile duymaz. Tüfeklere fişek koyup güverteye çıkardım. Hattâ birer el de havaya ateş edip sesini duyurdum.

Hava kararmak üzereydi, iki Bedevi ufak sandalı denize atıp bize doğru gelmeye başladı. Sandal on metre kadar yaklaşınca, mavzeri üstlerine doğrultup elimle yaklaşmamalarını işaret ettim. Zaten tüfeği görünce hemen durdular. Su istiyorlar. Esas niyetleri, su istemeyi bahane edip tekneyi ve içindekileri kolaçan etmek. Oda kamarada bir torbaya su, ekmek, sigara koydu. Hiç tüfeği indirmeden torbayı uzaktan sandallarına attım. Ciddi olduğumu anlayınca direnmeden hemen döndüler. Ama bütün gece, âni bir baskına uğramamak için birimiz uyurken diğeri güvertede nöbet bekledi.

Çok Şükür Kızıldeniz'den Kurtulduk

Hava ağarmadan 100 millik Akaba Körfezi'nin önümüzde kalan son kısmı için demir aldık.

Öğleye doğru pruvamızda Eliat, sancak başomuzluğumuzda da Akabe şehirlerinin yüksek binaları şekillenmeye başladı. Üstünde eski kale harabeleri bulunan Fara'un Adası'nın dibinden geçiyoruz. Sahilde turist motorları dolaşıyor. Akaba Körfezi burada, nihayete doğru üç mil kadar daralır. Arabistan tarafı Ürdün'e, karşı yakası da İsrail'e aittir. Yanyana uzanan Eilat ve Akabe, her iki devletin de Kızıldeniz'e açılan yegâne limanları oluşu sebebiyle, kuzeyde cereyan eden kanlı savaşlara mukabil burada bir tek silâh patlamamış. Sahilde uzanan kocaman otelleri, plâjları, yeni iskeleyi geçip haritada (Bir Türk

Karakolunun Harabeleri) diye gösterilen yerin önünde, 30 Mart Cumartesi günü selâmetle demirimizi attık.

Daha demirin kalomasını vermeye dahi vakit bulamadan, Kısmet, radyo ve gazete muhabirlerinin istilâsına uğradı. Daha ilk günden, bir buçuk ayımızı geçireceğimiz 3 milyonluk İsrail'de seyahatimizi, gelişimizi duymayan insan kalmadı. Spor Federasyonunun Eliat ajanı olan Don Amper'le beraber karaya çıkıp limanda giriş formalitelerini yaptırdık. Kendisi telefonla Tel Aviv'deki merkezlerine Kısmet'in vardığını bildirdi. Onlar da 10 gündür merakla bizi bekliyorlarmış.

Sabah tekneyi askeri rıhtıma bağlarken Su Sporları Federasyonu Başkanı Hanna Goldberg, Kısmet'in karadan nakil meselesini bizzat yerinde halletmek için Tel Aviv'den geldi.

Muntazam yol, bina, geniş plâjlı otelleriyle Eilat, sahilden itibaren ufak tepeler yamacında kurulmuş şirin bir turistik şehir. Bilhassa son yıllarda önem kazanan limanında yeni rıhtım ve tesisler henüz bitmiş.

Bir tesadüf tâ Seba Melikesinin nice masallara konu olan meşhur yelkenlisinden beri, 2000 yıldır, Kısmet burayı ziyaret eden ilk yelkenli yatmış. Bu münasebetle Eilat'ın Belediye Reisi bizi kabul edip şehrin bir madalyonunu hediye etti.

KISMET'İN KAMYON SEFASI

3 Nisan 1968 Çarşamba günü, Eilat limanındaki koca bir vinç Kısmet'i belinden kavrayıp bir tüy gibi havaya kaldırırken, bu emektar teknenin hayatında yeni bir sayfa açılıyordu... Aştığı nice engin okyanuslar yetişmiyormuş gibi, şimdi de bir kamyon üstünde kara yolculuğuna hazırlanıyor...

Bir gün evvel, bir nakliye şirketinin koca treyler parkında, araya taraya tesadüfen tam tekneye uygun kasası olan 20 tonluk bir ağır yük kamyonu bulmuştuk. Saç kasasının boyu 9.50, eni 2.30 ve yan yüksekliği 1.25 metre olan kamyona, Kısmet, altına ve yanlarına bol miktarda eski lastik koyunca, rahat bir koltuğa kurulur gibi oturdu. Böylece treylerin üzerine masraflı ve vakit isteyen ayrı bir kızak yapma külfeti kendiliğinden ortadan kalkmış oldu. Teknenin üstüne daha evvelce çıkarttığımız direkler de bağlanınca yerden irtifaı 5.5 metre, yani tam yollardaki elektrik, telefon hattının yüksekliğine erişti. Kısmet'in sudan çıkartılışı ve kamyona yüklenişi sırasında Eilat limanının en tecrübeli baş armadorları çalıştığından teknede en ufak bir hasar veya çizik dahi olmadı.

O geceyi limanın bir köşesinde geçirdik. Etraftaki kuvvetli lâmbaların ışığında teknenin altını daha kurumadan temizleyip tatlı su ile yıkadık. Hiç sallanmayan ranzamızda o gece uyumaya çalışırken, üç yıldır ilk defa, deniz ve hava şartlarının yerine karada olabilecek kötü hadiseler aklımızı kurcaladı... Önümüzde 380 kilometrelik bir kara yolculuğu uzanıyor. Sayısız fırtınalara, iki tayfuna, akıntılara metanetle göğüs geren Kısmet'imizin başına ya karada bir kaza gelirse?... Yolda kamyonun sert bir hareketinde devrilebilir, limanda indirilirken vinçten düşebilir, hele en kötüsü, Arap gerillacıları sık sık yollara bomba koyup sabotaj yapıyorlar, ya bir tanesi de ona rastlarsa... Her gün gazetelerde, radyoda, böyle bir mayın üstünden geçerken içindekilerle beraber havaya uçup parçalanan vasıtalardan sık sık bahsediliyor.

Ertesi sabah gümrük, trafik polisi, telefon ve elektrik şirketleriyle temaslar yapılıp lüzumlu formaliteler tamamlandı. Federasyon ve bizim arzumuz Akdeniz'de Hayfa limanına inmekti. Fakat bu yolda birçok büyük şehir içinden geçmek zorunda kalınacağından resmi makamlar teknenin Hayfa'nın 60 mil kadar altındaki Ashdot limanına götürülmesini kararlaştırdı.

Kısmet Çölü Aşıyor

Öğleden sonra en önde trafik polisinin jipi, arkasında Spor Federasyonunun bir arabası, sonra elektrik ve telefon idarelerinin kamyonetleri, en arkada da Kısmet, Nasrettin Hoca gibi kamyonun üstüne ters oturmuş, kıçı önde başı arkada, düğün alayı yola koyuldu...

Bilhassa şehrin içinde, elektrik ve telefon hatları adım başında yolun bir tarafından diğer tarafına geçiyor. Her hattın altına yaklaşırken bütün konvoy duruyor, benimle beraber teknenin üstünde gelen kendi memurları önce yüksekliğimizi kontrol ettikten sonra geçmemize müsaade ediliyor. Bazen sarkmış olan telleri, biz altından geçerken eliyle kaldırarak takılmasına mani oluyor. Yüksekliğimiz tam azami hadde kalmış, hat kesilmesine lüzum hasıl olmadı. En öndeki polis arabası geçeceğimiz yollarda trafiği kenara alıp geçişimizi sağlıyor. Herkes merakla yol kenarında birikmiş, gazetelerde okudukları Kısmet'in kamyon sırtında gidişini tebessümle seyrediyor. Eilat'tan çıkınca trafik arabası konvoyu bırakıp ayrıldı.

Sabun kalıbı gibi muntazam yeni asfalt yol Necef çölünde siyah bir şerit gibi göz alabildiğine uzanıyor. Biraz uzun olmakla beraber şehir ve kasaba içlerinden mümkün mertebe geçmemek için tenha yol tercih edildi. Etrafımızda ancak bodur çalıların yetişebildiği kum çölleri tepelere doğru yükseliyor...

Ölü Deniz'e kadar yolumuzun 200 kilometrelik kısmı Ürdün hududunun hemen dibinden geçti. Bilhassa burada sabotaj hadiseleri çok oluyormuş. Adım başında bomba ile parçalanmış bir kamyon veya otomobil leşini geçiyoruz. Hele bir yerde, daha bir gün evvel mayın ile havaya uçurulup ters dönmüş bir otomobil enkazı vardı. Tam onun önünde, dünyanın en çok satılan bir Amerikan mecmuasının iki muhabiri arabalarıyla gelmiş, resim ve röportaj için bizi bekliyordu...

Hayata gözlerini denizde açmış, ömrü engin ummanlarda geçmiş olan bizim Miço bu kamyon yolcuğundan hiç haz etmedi... Açık denizlerin kendine has sesi yerine klâkson ve yanımızdan geçen vasıtaların gürültüsü, hele Kısmet'in motoruna hiç de benzemeyen gürültüler çıkartan kamyonun patırtısını çok yadırgadı. Korkudan ölecek gibi oldu. Tüyleri diken diken olmuş, bütün vücudu titriyor, durmadan miyavlıyor... Oda şoför mahallinde oturduğu için onu ben kucağıma aldım, okşayarak teskin etmeye çalışıyorum. Yol müddetince kollarımın arasında kulaklarını kısıp heyecanla oturdu. Yanımızdan her kamyon veya otobüs geçişinde hemen gözlerini kapatıp kafasını

koltuğumun altına saklıyor. Zavallı Miço, biz de senin kadar bu kara yolculuğundan hoşlanmadık, korktuk, ama başka çaremiz yok...

Yolumuz "Ölü Deniz" (veya Lut Gölü) kıyılarına vardı. Dünya sathının en alçak yeri olan bu deniz Akdeniz'in su seviyesinden 320 metre daha alçakta. Gölün kenarında kurulu fabrikaları geçtikten sonra içerilere doğru keskin virajlarla dağlara tırmanmaya başladık. Her virajı dönerken kamyon bir tarafa yatınca yüreğim ağzıma geliyor. Pos bıyıklı hoş sohbet şoförümüz Arthür işinin ehli, azami dikkatle arabayı sürüyor. Bir kere dahi sert bir fren yapmadı.

Dağlarda irtifa yükseldikçe bütün gün kızgın çöl üstünden gelip saçı sakalımızı birbirine katarak esen sıcak yel, yerini kemiklerimize kadar işleyen bir ayaza bıraktı. Arad gibi yeni kurulmuş birkaç kasaba içinden geçtikten sonra, hava kararırken Beersheba şehrine yaklaştık. Şehrin dış hudutlarında bu sefer oranın trafik polisi önümüze düştü. Yoldan geçen elektrik, telefon hatları sıklaştı. Karanlıkta kolay gözükmüyor da. Gece gitmemiz müşkül olduğu için sabaha kadar burada kalacağız.

Beersheba, aynı isimdeki eski tarihi yerin üç kilometre kadar üstünde kurulmuş modern, koca bir şehir. Bizim kamyonun şoförü Arthur'ün evi buradaymış. Hatta telefonla karısına geleceğimizi de bildirmiş. Hususi otomobili ile etrafı gezdirdikten sonra bizi evine yemeğe götürdü.

Akdeniz Gözüktü

Kamyon sırtındaki evimizde ikinci geceyi, rüzgâr ve dalgaların ninni gibi gelen tatlı sesi yerine, kulakları tırmalayan klakson gürültüleri arasında geçirdikten sonra, sabah erkenden gene aynı kadro ile yola çıktık. Acele acele işlerine giden şehir sakinleri durup, ilk defa hayatlarında gördükleri böyle tuhaf yüklü bir kamyonu hayretler içinde seyrediyor. Artık yolumuz çölde uzanmıyor. Tersine, mis gibi kokan portakal bahçeleri arasından geçiyor. Tâ Seylan'dan beri görmediğimiz bir yeşillik, çöle bakmaktan usanmış gözlerimizin ferini parlatıyor...

Nihayet Ashdot limanına inen son tepe üstünden masmavi Akdeniz önümüze serilince Leyla'sına kavuşmuş Mecnun kadar sevindik.

400 kilometrelik kamyon sefamız, bir kazasız Ashdot limanında son buldu. Fiji'den beri 15 aydır Kısmet'i karaya çekip doğru dürüst bir boya yapmak imkanı bulamamıştık. Hazır bu taşıma vesilesiyle karaya çıkmışken hemen denize atmayıp tekneyirıhtıma indirdik. Bir hafta

karada kalıp altı üstü iyice elden geçerek pırıl pırıl boyandı.

İsrail'de Gördüğümüz Yakınlık

Limanda çalışan Türkiye'den gelmiş bir çok Musevi mülteci var. Biz çalışırken daima etrafımızda meraklılarla çevrili bir halka olurdu. Her türlü eksiğimize, ihtiyacımıza severek koşuyorlar. Arnavutköy'lü bir balıkçı, nerede bizim barbunyalar diyerek her denizden dönüşte balık bırakır, bir diğeri sandıkla Yafa portakalı getirirdi. Rıfat dediğimiz Edirneli Rafael, her gün limandaki işine gelirken şehirdeki çarşıdan ekmek ve nevalemizi alır getirir. Liman reisi sık sık uğrayıp bir şeye ihtiyacımız olup olmadığını sorardı.

Dünya etrafındaki üç yıllık seyahatimiz boyunca uğradığımız hiç bir memleketin resmi makamlarından İsrail'deki yakınlık ve alakayı görmedik. En büyüğünden en küçüğüne kadar ellerinden gelen azami yardım ve kolaylığı esirgemediler. Hattâ prensipleri haricine çıkarak istisnâi muamele bile yaptılar, Kısmet'ten liman ücreti almadılar. Hem Eilat, hem Ashdot limanlarında, esasında çok yüksek yekûn tutan vinçle yükleme - indirme ameliyeleri için hiç bir ücret talep edilmedi. Nakliye ücreti 5.000 lira (500 USD) tuttu. Bunun yarısından fazlasını yol boyunca refakatçi verdikleri için telefon ve elektrik şirketlerinin makbuzları teşkil ediyordu. Su Sporları Federasyonu başkanı Goldberg defalarca Ashdot'a gelip bütün formaliteleri, ihtiyaçlarımızı bizzat kendisi hallediyordu.

Ashdot, Tel Aviv'in 20 kilometre kadar altında yepyeni bir şehir ve liman. Daha altı-yedi sene evveline kadar buraları alabildiğine uzanan bir kum çölünden başka bir şey değilmiş. Şimdi İsrail'de adım başına rastlanan yeni şehirlerden biri gibi 30.000 nüfuslu, 8-10 katlı blok apartmanların yükseldiği modern bir şehir. Yanı başında, koca mendireklerin koruduğu, en son sistem yükleme ve boşaltma imkânlarına sahip, arı gibi çalışan bir limanı mevcut.

10 Nisan 1968 Çarşamba günü, 75 tonluk koca yüzer vinç Kısmet'i tekrar sevgili Akdeniz'in sıcak koynuna bir kuğu gibi bırakırken, aylardır içimizi kemiren heyecan da yerini tatlı bir huzura bıraktı... Koca vincin ucunda kibrit çöpü gibi kalan direklerimiz yerine takıldı. Makinanın tamiri, armanın elden geçmesi, güvertenin boyası, verniklerin kazınıp yenilenmesi ve daha bir sürü eksik gediğimizin tamamlanması için tekneyi limanın tenha bir köşesinde demirleyip ay sonuna kadar kaldık.

Bir gün elimizde kalan boyanın son damlasını da kullanmış kötü kötü

düşünürken limana, tâ Cebelitarık'tan beri rastladığımız ilk Türk gemisi Doğan şilebi girdi. Lüzumlu bütün boyadan başka teneke ile zeytin, peynir ve daha birçok yiyecek de verdiler. Gerçi İsrail'de hasret kaldığımız hemen her türlü yiyecek ve içeceği bulmak mümkün. Dünyanın dört bir tarafından gelen mülteciler geldikleri memleketin örf ve adetlerini ve bilhassa alıştığı yiyeceklerini de beraber getirmişler. Onun için yanyana uzanan dükkânlarda, hemen her memlekete ait yiyecek bulmak mümkün.

Kudüs

Boş vakitlerimizde bir otobüse atlayıp yarım saatlik mesafedeki Tel Aviv'e gidiyorduk. Yarım milyonluk şehrin otobüs terminalinde inince karşınıza dönerci dükkânları çıkar. Ama hindi, ete nazaran daha ucuz ve bol olduğu için döneri hindi etinden yapıyorlar. Tel Aviv Yafa'nm sahillerinden başlayıp içeriye doğru uzanan İsrail'in en büyük şehridir. Eski Yafa şehrini yıkıp şimdi yenisini yapıyorlar. Eski harabelerin yerinde, kafeterya ve balık lokantalarının sıralandığı güzel bir kordon boyu ile modern bir semt yükseliyor. Bizim sefarethane de Tel Aviv'de. Sefir ve mensupları yakın alakalarını esirgemediler. Bilhassa hava ataşemiz Nuri Gök ve ailesi daima bizi misafir eder, sıkıldıkça gidip evlerinde birkaç gün kalırdık.

Burada tanıştığımız İsrailli arkadaşlar sık sık gelip tekneden bizi alır, evlerine veya civar şehirlere gezmeye götürürlerdi. Bir gün bizim şoför arkadaş Arthur'lar araba ile bizi Kudüs'e götürdüler.

Milattan 1000 yıl evvel Kral Davit tarafından koca bir kalenin duvarları içinde kurulmuş; inişli çıkışlı daracık yolları, envai çeşit antika eşyanın, pastırmadan lokma tatlısına varana kadar her türlü yiyeceğin satıldığı pazar yerleri; güneşte pırıl pırıl parlayan yaldız kubbeli Ömer Camii; kara cüppe ve takke giymiş Musevilerin önünde gözlerini ovuştura ovuştura ağladığı tarihi Ağlama Duvarı ile eski Kudüs, dünyanın her köşesinden ziyarete gelen her din ve ırka mensup insanlarla dolu bir şehir. Hemen onun yanı başında uzanan Yeni Kudüs ise geniş bulvar, kocaman lüks apartman ve dükkanlar, müzeler, modern Parlamento, Birleşmiş Milletler, hastane ve üniversite binaları ile eski Kudüs'le tam bir tezat teşkil ediyor.

İsrail'de gezerken binlerce yıllık tarihin sayfaları da sizinle beraber çevrilir. Bu topraklar üzerinden geçmiş ırkların, dinlerin geride bıraktıkları izler adım başında karşınıza çıkar.

Kalkınan İsrail

Bugün İsrail kalkınma çabaları içinde bocalayan bütün memleketlere örnek olacak bir ülkedir. Her şey evvelden düşünülüp hesaplanmış, planlı, muazzam bir kalkınma hamlesi içinde. Asırlardır üzerinde çalı dahi bitmeyen çöller, yüzlerce kilometre mesafeden getirilen su sayesinde yemyeşil portakal, sebze bahçelerine çevrilmiş. Her tarafta fabrika bacaları tütüyor, yanlarında modern kasabalar yükseliyor. Hürriyet nizamını bozmadan sosyalizmi en iyi tatbik edebilen memleketlerden biri de muhakkak ki İsrail olsa gerek. Aynı zamanda bu tatbikat liberal ekonomiyi hiçbir zaman ortadan kaldırmamış. Parası olan gene istediği dükkânı açıp arzu ettiği ticareti serbestçe yapar. Aç veya fukaraya rastlamak mümkün değil. Her işçi uzun taksitlerle bir apartman dairesine sahip olur.

“Kibutz” denen kolektif çalışma kampları memleketin kalkınmasına çok yardım etmiş. Bugün sayıları 230’a varan muhtelif büyüklükteki Kibutzların bazılarında 2000’e yakın insan yaşar. Kibutz’da çalışanlara içinde mübrem ihtiyaçları olan basit bir mesken verilir. Müşterek bir mutfakta pişen yemeği hep beraber aynı yemekhanede yerler. Çalışamayacak durumda olan ihtiyarlara, hastalara bakılır. Çocuklar için okulu vardır. Herkesin her türlü ihtiyacı karşılanır. Buna mukabil, ayakta durabilen genci ihtiyarı para almadan çalışırlar. Umumiyetle Kibutz’larda ziraat, meyvacılık, hayvancılık yapılır. Bazıları ise endüstri üzerine kurulmuştur, koca fabrikaları vardır. Hatta bunlar içinde büyük deniz nakliye veya balıkçı filoları olanları da mevcut. Kazanılan para ile kooperatif devamlı hamleler yapar. Kimsenin şahsi parası yoktur, her şey Kibutz’a ait.Çok çalışırlar, hayat zordur bu Kibutz’larda. Diğer memleketlerde görmeye alıştığımız, sineğin kanadından yağ çıkartmaya çalışan spekülatör Moiz, Salamon yerine burada, kazmasının, emeğinin hakkını, alın terinin semeresini, milletinin yükselmesinde görmeyi arzu eden fedakâr bir zümre yaşar.

Her ne kadar yeni yetişen nesil asrımızın icaplarına uymaya çalışıyorsa da, mutaassıp sınıfın nüfusu kendini her yerde belli eder. Meselâ Cuma günü güneş batarken başlayıp Cumartesi akşamına kadar devam eden “Şabat” hafta sonu tatilinde lokantalar dahil her taraf kapanır, otobüs dahi işlemez, İsrail tam bir ölü memleket olur. Dindar Musevi Şabatta kat’iyyen ateş yakmaz, günahtır. Hatta elektrik düğmesini, radyoyu dahi çevirmez. Evindeki elektrikleri cumadan, şabat başlamadan evvel yakar, cumartesi gecesi söndürür. Ateş yakmadığı için yemek pişirilmez. Hele bunların bazı fanatikleri kafasının tepesini yusyuvarlak ustura ile kazıtır, yalnız kulağının üstünde, şakaklarındaki saçı bırakıp hiç kesmeden uzatırlar. Başlarına giydikleri kürk kalpağın kenarından mısır püskülü gibi uzanan bu saçı bir yağ ile lüle yapıp boyunlarına kadar sarkıtırlar.

28 Nisan Pazar gecesi, 60 mil kuzeydeki Hayfa'ya doğru Ashdot'tan ayrıldık. Hafif bir meltem Kısmet'in yelkenlerini şişirmiş, eski dost Akdeniz'in sularında yol alıyoruz. Tekne doğru dürüst boyandıktan sonra suyu kesti. Eskiden olduğu gibi örümcekler fırsat bulunca kupkuru sintinesinde ağ bile örmeye başladı.

Ertesi günü öğleden sonra bir sürü geminin uzun rıhtımlarında peş peşe yanaştığı Hayfa limanına girip mendireğin nihayetinde bize gösterilen bir şamandıraya bağlandık. Sabah erken limana İskenderun yolcu gemisi geldi. Şehre dahi çıkmadan, kaldığı iki günü gemide geçirirken kendimizi Vatan'a ulaşmış gibi hissettik...

Limandan sonra ağaç ve bahçeler içinde Carmel Dağı'nın yamaçlarında yükselen Hayfa İsrail'in en güzel şehri. Carmel tepelerinden aşağıya bakınca bütün şehir ve büyük Hayfa koyu ayağınızın altına halı gibi serilir. Koyun karşı burnunda gözüken surlar içindeki tarihi Akkâ şehri, Osmanlı ordusunun Napolyon'a ilk mağlubiyetini tattırdığı yerdir.

Hayfa'daki Carmel Yat Kulübü gelişimizi bekliyormuş. Denize meraklı azalan, ayrıca Massawa'dan tanıdığımız Kaptan Wolf, bizi alıp arabalarıyla bütün kuzey İsrail'i, Galile bölgesini, Golon Yaylası'm gezdirdiler. Hayfa-Tel Aviv yolu üzerinde bulunan yeni dikilmiş bir ormanın ismi, yanından geçerken hemen gözümüze çarptı: Atatürk Ormanı.

VATANA DÖNÜŞ

Kısmet, 13 Mayıs 1968 Pazartesi günü, dünya seyahatinin arta kalan son merhalesi için Hayfa'dan demir aldı. Hafif rüzgârlarla yol alırken biz de artık kabımıza sığamıyor, heyecanımızı saklayamıyoruz. Katettiğimiz her mil, üç yıldır hasretini çektiğimiz Vatanımıza bizi biraz daha yaklaştırıyor... Nitekim üç gün sonra Torosların karlı zirveleri ufukta hayal meyal seçilmeye başlayınca, uzaktan da olsa Türk topraklarını tekrar görmenin verdiği heyecanı hiç bir zaman unutamayız.

17 Mayıs Cuma sabahı. Bütün gece rüzgâr pusulanın her yönünden esmiş, karmakarışık deniz kaldırmıştı. Sabah 4'te vardiyayı Oda'dan aldım. Saat 7 olmasına rağmen güneş bulutların elinden bir türlü yakasını kurtaramıyor. Sabah kahvemi içmiş, dalgın dalgın dümende oturuyorum. Birden tepemizde yıldırım gibi iki jet peyda oldu ve üzerimize dalmaya başladılar. Kamarada uyuyan Oda da gürültü ile dışarı fırladı. Kanatlarındaki Türk forsunu görünce sevinçten ne yapacağımızı şaşırdık. Sahillerimizden takriben 10-12 mil açıktayız. Tam kendi sularımıza girdiğimiz şu anlarda Kısmet'i ilk karşılayan bu gözüpek havacılarımız oldu. Yarım saate yakın tâ direk hizasına kadar alçalarak kâh yanımızdan, kâh üstümüzden uçtular. Ve sonra bizleri heyecandan nutku tutulmuş, gözleri yaşlı bırakıp tekrar ufukta, gelişleri gibi bir anda gözden kayboldular.

O günü Fethiye'ye doğru sahillerimizi doya doya seyrederek yol aldık. Kendi limanlarımıza uğramadan Çanakkale'ye çıkmamız bildirildiğinden, maalesef bir yere uğramadık. Ertesi sabah şafak vakti, Rodos Adası'nın yatlara tahsis edilmiş Mandraki limanına girip her millete mensup irili ufaklı birçok yatın arasında Kısmet'i bağladık. Dört gün kaldığımız Rodos'ta Konsolosluğumuz yakından alâkadar olup bizi misafir etti. Hattâ bir de kokteyl vermek zahmetinde bulundu.

23 Mayıs Perşembe sabahı Rodos'tan ayrıldık. Bir dil şeklinde denize doğru 70 km. çıkan Datça Yarımadası sahillerini takiben yol alıyoruz. Karadan esen hafif meltem vatan topraklarının kokusunu da beraberinde getiriyor. Artık sabrımız tükendi. Yıllardır hasretini çektiğimiz toprakları görüp de erişememenin işkencesine daha fazla tahammül edemeyerek geceyi geçireceğimiz İstanköy'e gitmekten vazgeçtik ve Datça'nın nihayetinde bulunan Deveburnu'nun altındaki sakin koyda, kendi karasularımızda funda demir ettik... Sahilde bir

jandarma kulübesi, iki tane de kır kahvesi var. Hemen bir balıkçı sandalına atlayıp karaya çıktığımız zaman, etrafımızı saranlardan utanmasak taşı toprağı öpecektik... O akşam deniz kenarında oturup vatanda ilk içkimizi yudumlarken saadetimiz sonsuzdu...

Müteakip günler sahillerimiz boyunca yol alırken gönderinde Türk bayrağı dalgalanan büyük olsun, küçük olsun her gemi, motör, balıkçı teknesi, Kısmet'i görünce hemen rotasını değiştirip yanma geliyor, onu candan bir sevgi ile selâmlıyor...

Bir gece İstanköy, bir gece de Tigani'de kaldıktan sonra Sisam ile Dip Burnu arasındaki Sisam Boğazı'ndan geçtik. Pazar gecesini iki süngerci motoru ile beraber ıssız Mersin koyunda geçirdik. Birkaç günlüğüne uğradığımız Sakız Adası'nda resmi makamların kasten çıkardıkları zorluklardan usanıp geldiğimiz akşamın sabahı, 28 Mayıs Salı günü Midilli Adası'na yol verdik. Aynı gün hava kararmadan Midilli'nin büyük limanında Kısmet demirledi.

Çanakkale'ye 10 Haziran Pazartesi günü gelmemiz kararlaştırılıp bize bildirildiği için mecburen Midilli'de bir hafta oyalanmak zorunda kaldık. Bu zaman zarfında Kısmet baştan aşağı boyandı, yurttan ayrılışında olduğu gibi gene dönüşü için de bir gelin gibi süslendi.

5 Haziran Çarşamba. Bugün saat 11'de, Babakale önlerinde Donanmamıza mensup gemilerle randevumuz var. Sabah erken bir yabancı limandan son defa yelken bastık.

Kuvvetli bir yağmurla gelip geçen poyraz yerini güneşli açık bir güne bıraktı. Sivrice Burnu'nun birkaç mil açığından geçiyoruz. Peşpeşe denize doğru çıkan yüksek tepelerden sonra, Babakale Burnu önümüzde belirmeye başlayınca heyecandan artık yerimizde oturamaz olduk. Tam buradan Babakale'den 27 Ağustos 1965 sabahı Kısmet Türk sularına veda etmiş ve güneye doğru uzun yolculuğuna yelken basmıştı... Tanrı onun omurgasını nice kayalardan uzak tuttu; bugün tekrar aynı yere, bu sefer dönüş rotasında gelmesini, dünya çevresindeki seyahatini tamamlamasını çok şükür kısmet etti...

Gene tam Babakale önlerinde, Şanlı Donanmamıza mensup dört refakat gemisi Kısmet'i ve onun garip yolcularını karşılayıp aralarına aldı.

Bir tesadüf bizi karşılayan bu gemilerden Demirhisar'la daha seyahatimizin başlangıcında Cebelitarık'ta karşılaşmıştık.

Sayın Cumhurbaşkanı ve Deniz Kuvvetleri Kumandanı'nın Kısmet'in Türk karasularına dönüşü münasebetiyle yollama lütfunda

bulundukları iltifatkâr mesajlarını almak üzere yelkenlerimizi indirip sancak gemisi Koçhisar'a aborda olduk.

Ayrıca Komodor, Kısmet İstanbul'a varana kadar on gün, bu dört geminin bize refakat edeceğini bildirdi. Kendilerini bu kadar zahmete soktuğumuz için çok üzüldük, ama bütün ısrarlarımıza rağmen kararlarından vazgeçirmek mümkün olmadı. Üstelik bir de koca dosya verdi bize: Kısmet'in önce Çanakkale, sonra 15 Haziran Cumartesi günü İstanbul'da karşılanma törenlerinin programları... Hayatımız boyunca böyle protokol ve merasimlerden daima kaçıp uzak kalmaya çalıştık. Nitekim üç yıl evvel İstanbul'dan ayrılırken kimsenin haberi dahi olmamış, sessiz sedasız yelken basmıştık. Arzumuz gene aynı sessizlikle dönmek, ayrıldığımız Caddebostan'a gene kimsenin haberi olmadan, hatta bir gece yarısı gelip demirlemekti. Ama artık hareket serbestliğimiz elimizden alınmış oldu. Hem saati ve dakikası ile öyle bir program hazırlanmış ki kalın dosyayı okurken dahi bu kadar zahmete katlanıldığı için sıkıldık, mahcup olduk...

Bugünden, Babakale'den itibaren on gün, Kısmet tekrar Marmara'nın mavi sularına giriyor.

Her ânı ömrümüz boyunca hiçbir zaman hatıralarımızdan silinmeyecek bambaşka bir hayal âleminde yaşadık. Her uğradığımız yerde, kadirşinas milletimiz, en büyüğünden en küçüğüne kadar bütün askeri ve mülki erkan, Kısmet'i en samimi hislerle bağrına bastı, en büyük teveccühü gösterdi.

O geceyi Babakale'de geçirdikten sonra ertesi günü, bütün ada halkının küçük limanda toplandığı Bozcaada'da demirledik. İki gün sonra Kısmet, Akdeniz'in mavi sularına veda edip kendi yuvası olan Marmara'nın koynuna girdi. Çanakkale Boğazı'nın ağzında, Mehmetçik Abidesi altındaki Morto koyunda geçen iki gün. İstanbul'dan gelen annem, yakın dost ve arkadaşlarla tekrar kucaklaşabilmenin sevinci...

10 Haziran Pazartesi... Kısmet Çanakkale'ye doğru hafif bir imbatla yol alırken etrafını Deniz Kuvvetleri'ne mensup gemiler, hususi motorlar, vapurlar sarmış, alçaktan uçan uçaklar çiçek atıyor... İskelenin içinde atılmış bir şamandıraya bağladıktan sonra Çanakkaleli'lerin candan sevgisi ile karşılanış... Gece karada ve denizde fener alayları, balo, yurdun her köşesinden gelen sayısız telgraflar...

Sabah erkenden hareket ve dört geminin refakatinde İstanbul'a doğru çıkış. Her sahil kasabası, köyü önünden geçerken motorlar, sandallar

Kısmet’i karşılayıp etrafını sarıyor, kendi sularından uzaklaşırken onu bir sonraki köyden gelenlere teslim ediyor... Kemer’de, Avşa’da, Ereğli’de birer gece kaldıktan sonra Cuma akşamı, ertesi günü İstanbul’daki programa uyabilmek için 15 mil mesafedeki Ambarlı’da demirledik. O gece esen poyraz beraberinde İstanbul’un havasını da getirirken heyecandan gözümüze uyku girmedi, kabımıza sığamaz olduk... Bir yandan da son zamanlarda hâd safhaya çıkan ülser sancılarından iki büklüm kıvranıyorum.

Deniz Harp Okulunun tatbikat gemisi Savarona Kısmet'i Marmara’da karşıladı.

ÇOK ŞÜKÜR İSTANBUL

Nihayet 15 Haziran 1968, Cumartesi Günü... Yeşilköy önlerine yaklaşırken önce İstanbul, sonra Fenerbahçe ve Caddebostan, iki yıl on ay evvel gözden kaybettiğimiz o aşina siluetler teker teker tekrar belirmeye başlayınca, artık yay gibi gerilmiş sinirler birden boşanmış, gözyaşlarımızı bir türlü zaptedemiyoruz... Zaten o andan itibaren geçen saatleri biz yaşamadık, unutulmaz bir filmin kopuk kopuk sahnelerini seyreder gibi olduk...

Kısmet alay sancakları ile donatılmış, cundasındaki Ayyıldızlı bayrağı kendi sularında dalgalanmanın sevinci içinde, bir peri kızı gibi İstanbul'a doğru süzülürken, irili ufaklı yüzlerce gemi, kotra, motor, sandal onu aralarına almış... Su fıskiyeleri, düdükler, toplar, sahilden mendiller sallanıyor, en candan sevgi tezahürleri...

Boğaz'da ufak bir turdan sonra bir insan seli haline gelmiş Dolmabahçe'de karaya çıkış... Tahmin edilemeyen bir kalabalık neticesi ne protokol kalmış, ne program... Kalabalık arasından güçlükle geçip bir arabaya binerek, konfeti yağmuru altında Beyoğlu'ndan Taksim Abidesi'ne ve oradan Ulu Barbaros'un türbesine gidiş...

Bir ara yağan kuvvetli yağmur dahi güzergâhımız üzerinde bekleyen kucağında bebekli anneleri, bahriyeli elbisesi giymiş küçücük çocukları, bastonuna dayanmış gözü nemli ihtiyarları dağıtamadı... O günü, kadirşinas milletimizin Kısmet'i karşılamakta gösterdiği bu en samimi ve içten alaka, teveccüh, üç tarafı dünyanın en güzel sahilleri ile çevrili olduğu halde denize sırtım çevirmiş memleketimizde, küllenmiş bir deniz sevgisinin hâlâ gönüllerde var olduğunun bir müjdecisi oldu, bizleri bahtiyar etti...

Aynı günün akşamüstü, dünya çevresinde 30.000 mile yakın köpükten bir iz bırakan Kısmet, puslu bir Ağustos sabahı demir aldığı Caddebostan'a gelirken, bir ömür boyunca peşinden koştuğum yegâne gayemin hakikat olan son perdesi de ağır ağır kapanıyordu... Üzerinde hâlâ okyanusların tuzunu taşıyan yelkenlerimizi sararken, üç yıldır başımızdan geçen tatlı hatıralar, türlü tehlikeler, tayfunlar, korsanlar, bir sinema şeridi gibi gözümüzün önünden geçiyor... Bütünbunlar, şimdi kendimizin bile inanamadığı bir hayal oldu...

Tam iki yıl, dokuz ay, üç hafta evvel ayrıldığımız aynı yerde, attığımız demirin kaloması aynı berrak suya akarken, daha şimdiden açık

denizlerin çağırışını, engin okyanusların özlemini gönlümüzde hissetmeye başladık. İnşallah Ceddebostan son liman değil, bir ara liman olur. Bir gün Kısmet'e gene meçhul ufuklara doğru yelken basmak kısmet olur...

Seyahatten Notlar

Meraklılar tarafından en çok sorulan ve kitap içinde bahsi geçmeyen bazı noktaların kısaca izahı:

Seyahatin Mali Yönü

Kısmet'in inşası için ve onu yola çıkacak duruma sokana kadar 130 bin lira harcadık. Bununla ancak teknenin emniyetini sağlayacak mübrem ihtiyaçlar karşılandı. İki yıl bilfiil kendi emeğimiz, bütün donanım ve güverte akşamı, navigasyon aletleri, harita ve kitaplar, boya, teçhizat, yelkenler ve arkadaşların sonsuz yardımı bu rakamın haricindedir. Onları da para ile temin etmeye kalksaydık, 1965 yılı raicine göre Kısmet bize 200.000 liranın (150.000 USD) çok daha üzerinde mal olurdu.

Üç yıllık seyahatimiz boyunca yegâne gelirimiz yazı yazmak suretiyle temin ettiğimiz para idi. Yola çıkarken bize bir yıl yetecek sebze ve meyve konservesi bir firma tarafından reklâm mukabili parasız verildi. Bu seyahat için Hürriyet gazetesinden aldığımız para:

Yola çıkmadan evvel pasaport, nevale ve motora marş takılma ücreti olarak 500 USD, Oda'nın rahatsızlığı dolayısiyle Singapur'dan İstanbul'a geliş ve Seylân'a dönüş uçak, bileti dahil, bütünyol masrafı olarak 6.600 USD, ayrıca İsrail'de Kısmet'in Eilat'tan Ashdot'a nakil ücreti için 500 USD.

Yani esas seyahat için 34 aydaki masrafımız 6.600 dolardır ki, ay başına takriben 200 dolar düşer. Bu paranın yarısına yakını, Kısmet'in yol boyunca bakım, tamir, eksik ve değişen teçhizatına, fotoğraf makina ve filmine sarf edildi. Diğer yarısı ile de biz, gayet dikkatli ve bir hayli sıkıntı içinde geçinmek zorunda idik. Bütün yiyecek, içecek, giyecek, doktor, dişçi, her şey bu paraya dahildir. Ayrıca bir kaza veya hastalığa karşı daima yanımızda bir kaç yüz dolarlık bir ihtiyaç akçesi bulundurmak zorunda idik.

Aldığımız bu döviz gideceğimiz büyük limanlara banka havalesi ile zaman zaman yollanıyordu ve bu bakımdan, Tahiti hariç, her hangi bir müşkülatla karşılaşmadık.

Hükümet, Beden Terbiyesi, Resmi veya hususi müesseselerin hiçbir yardımı do-kunmamıştır. Yurda avdetimizde, Hürriyet Gazetesinde 2 aya yakın bir zaman neşredilen seyahat notlarımız için 1.000 USD aldık.

Seyahat Tekneleri

Boy, ebat ve biçimi mevzuu bahis olmadan, açık denize mukavim bir şekilde yapılıp teçhiz edilmiş her tekne uzun deniz seyahatine çıkabilir. Yeter ki plam, inşaiyesi, teçhizatı, donanım ve arması bu gaye ile yapılmış olsun. Hafif oluşu ve küçüklüğünden mütevellit, yukarıdaki evsafta bir kotra, en kuvvetli fırtınaları dahi fındık kabuğu gibi dalgaların üzerinde inip çıkarak rahatlıkla atlatabilir. Tâ ki bir tarafı parçalanıp içine su dolmadıkça batmaz, devrilse bile tekrar kendiliğinden doğrulur. Sahillere yakın yerlerdeki fırtınalar, ters rüzgâr, dalga ve akıntıların tekneyi kıyılara sürüklemesi halinde-açık denizlerdekilere nazaran daha tehlikeli olur. Açık denizde veya rüzgâraltı serbest olduğu takdirde, yelkenler tamamen indirilir, deniz demiri atılır veya tekne orsa alabanda da eğlendirilerek fırtına atlatılabilir.

Mürettebat

Uzun seyahatlere çıkan teknelerde en mühim problemlerden biride mürettebat mevzuudur. Karada iken yıllarca gayet iyi anlaşabilen arkadaşlar dahi her ne kadar uysal olursa olsun, ufak bir kotra içinde uzun zaman kalınca her buluttan nem kapmaya başlarlar. Hiç akla gelmeyecek anlaşmazlıklar doğar, en basit şeyler birbirinin sinirine dokunup münakaşaya sebebiyet verirler. Bu yüzden nice seyahatler yarıda veya daha bidayette âkim kalmıştır. Ücretli mürettebat olunca, onun da kendine göre ayrı dertleri vardır. Ücretli, ücretsiz veya ortak olarak bir kişiden (erkekten) fazla olan teknelerde muhakkak surette bir geçimsizlik mevcuttur. Bu yüzden uzun deniz seyahatine yalnız başına veya karı koca olarak çıkmak en iyi şekildir.

Rüzgâr dümeni, elektrikli otomatik pilot veya yelkenlerin ayarlanmasıyla teknenin kendi kendine rota tutabilmesi, uzun yolda paha biçilmez bir yardımcıdır.

Gerekli Formaliteler

Kotra ile yurt dışına veya sahillerimiz boyunca seyahat edecek kimseler, azası bulunduğu bir deniz kulübü vasıtası ile Beden Terbiyesi, Bölge Yelken Federasyonuna müracaat ederek; T.C. Deniz Kütüğü ve Gemi Adamları Talimatnamesinin 65.maddesi gereğince müsaade almak zorundadır. Bu vesika ile herhangi bir liman formalitesine tabi tutulmazlar. Yalnız gümrük ve sahil sıhhiye muamelelerini her limanımıza giriş ve çıkışta yaptırmak zorundadır. Yurt haricine çıkacaklar gayet tabii pasaport ve döviz alır.

Akdeniz'deki Avrupa memleketlerine gitmek için, Yunanistan hariç, vize ve müsaadeye lüzum yoktur. Vize alınması icap eden yerler için (meselâ Ekvator, Galapagos adaları, Endonezya gibi) evvelden vize almak icap eder. Çoğu yerlerde limana vardıktan sonra da vize temin edilebilir.

Gidilen memleketin ilk giriş limanında, sarı karantina bayrağı basılıp sahil sıhhiye kontrolü olmadan karaya çıkılmaz veya ufak limanlarına gidilemez.

Hususi kotralardan hiçbir yerde liman ücreti talep edilmez. Ama hususi veya bir müesseseye ait marina da bağlandığı takdirde bu ücrete tabidir.

Birçok memleketlerde kotralara vergiden muaf olan transit akar yakıt, içki ve sigara alma hakkı tanınmıştır.

Geçen Yıllar

Geçen seyahat dönüşü yoğun bir yazı çalışmasına girmiştim. Önce gazete için iki aylık bir tefrika, peşinden bütün kış "Pupa Yelken"nin yazımı ve basımı sürdü.

1969 Mart'ında Kısmet'in mürettebat listesinde önemli bir değişiklik oldu. Göbeği "Kısmet" diye kesilen kızımız "Deniz" dünyaya geldi. Onun gelişi ile Miço da artık "ağabey" oldu, gemiciliğe terfi etti.

Gene o kış geçimimizi temin için yeni kurulmakta olan bir sentetik çuval ve halat fabrikasının başında işe başladım. Üç yıl doğa ile baş başa, her türlü cemiyet kurallarından uzak, serazat bir yaşamdan sonra ekmek parası peşinde iş hayatı... O ne cendere. Kışın Caddebostan'dan yazın Fenerbahçe'den İstanbul'un öbür ucundaki fabrikaya kadar en az üç vasıta değiştirerek iki saatten fazla süren gidiş geliş. Dört duvar arasında akşama kadar patrona ayrı, işçiye ayrı, müşteriye ayrı laf anlat... Nüfusu hızla artan İstanbul ise artık her geçen gün biraz daha içinde yaşanamaz bir şehir olmakta...

Yazları gene Kısmet'te yaşıyor, yıllık iznimde Ege'ye iniyorduk. 1971/72 kışında Kısmet'in çok iptidai olan kamara teşkilatını değiştirip, içinde daha rahat yaşanır hale soktuk. Sancak baş taraftaki ranzayı içi boş tuvalet bölümü ile birleştirince Deniz için kapalı bir kamara oldu.

Ege'den dönüşte veya Boğaz'a çıkarken bizim emektar 20 beygirlik Alsa Craig motor akıntıyı söktüremiyordu. Onun yerine 4 silindir, 64 HP bir Ford bulup koyduk.

Bu çalıştığım yıllarda engin denizlerin hayali gözümde, özlemi içimde çoktan buram buram tütmeye başlamıştı bile. Ama hem Deniz'in biraz büyümesini beklememiz, hem de bizim maddeten biraz toparlanmamız gerekti.

O günkü şartlara göre elimize çok yüksek bir aylık geçmesine rağmen bu şehir ve iş hayatına 1976 yılı yazma kadar dayanabildim ve o yaz emekli oldum.

Planımız yeni bir dünya seyahatine çıkmaktı. O kış Kısmet'i Istinye tersanesinde karaya çekip, büyük bakıma aldık. Her yeri elden geçti. Arkadaki havuz sökülüp yerine küçük bir kamara yapıldı. Arka direk ile ana kamara arasına alman yeni havuz daha küçük olmasına

mukabil, önüne körük de çekince çok daha korunaklı oldu. Ana direk ve tüm arma değişti.

Deniz'i okula bir yıl erken yollamıştık, o sene üçten dörde geçti. Artık gezip göreceği yerleri anlayacak bir yaşa geldi.

Beş altı yıl süreceğini planladığımız dünya seyahatini, Deniz'i o kadar uzun zaman okuldan uzak tutmamak için, son anda, daha kısa sürecek Karayip Adaları ve Kuzey Amerika'nın doğu sahillerini içerecek bir geziye çevirdik.

Yıl 1977, 24 Temmuz. Fenerbahçe mendireği üzerinde sallanan mendiller gözden kaybolurken, Kısmet yelkenleri firişka poyrazla dolmuş, yeni ufuklara doğru gene koşmaya başladı...

Akdeniz'den sonra bir çiçek bahçesi Ma-deira Adaları, Kanarya'lar, Yeşil Burun Adaları ve sonra uçsuz bucaksız eski dost Atlantik Okyanusu... Grenada'dan Virgin'lere kadar Karayip Adaları'nda bir kış geçirdikten sonra Sam Amca'nın ülkesine Fort Lauderdale'de adım attık.

Karayiplerde iken Miço'nun burnunun altında başlayan küçük bir çıban zamanla koca bir yaraya dönüşmüştü. Gösterdiğimiz veterinerler kanser dediler, iyileşmezmiş. Burada çok ilerledi, ızdırap vermeye başladı. Son çare olarak sevgili dostumuzu iğne ile ebedi uykusuna yatırmak zorunda kaldık. Bir küçük yelkenli ile dünya turunu tamamlayan hatta üstüne bir de Atlantik aşan tek kedi, biricik Miço'muzun aramızdan ayrılışı hepimizi çok üzdü, perişan etti.

Amerika'nın doğu sahilleri boyunca, çoğu yeri kanallarda geçen, Miami'den Annapolis'e kadar gidip gelme uzun ve değişik bir yolculuk. Timsahlar, uzay mekiği, Disney World, Hürriyet Abidesi... 1979 baharında dönüş yolculuğu başladı. Bahama ve Bermuda Adaları'ndan sonra bu sefer doğuya doğru Atlantik geçişi. Azor'larda zıpkınla balina avı... Afrika'nın kuzey kıyıları boyunca Akdeniz;.. İki yıl üç ay süren 17,000-millik en iptidaiden en modernine kadar türlü çelişkilerle dolu ilginç bir yolculuk...

Amerika dönüşü artık İstanbul'da yaşamamız hem manen, hem madden imkansız olmuş. Bereket çalıştığım yıllarda bir dostun zoruyla Bodrum'da deniz kenarında eski bir ev almıştık. O kış onun bahçesine iki katlı bir ilave yaptırdık ve 1980 yazında oraya göçtük.

Seyahat dönüşü Deniz açıktan 4. sınıfın imtihanını verip 5. sınıfa geçmişti. Ondan sonra orta ve liseyi Bodrum'da okudu. Yazları evi kiraya verip kışın kendimiz oturuyorduk. Sonraki yıllarda eski evi de

dükkana çevirip kiraya verince rahat ettik.

Çalıştığım yıllarda Ege'ye indiğimizde, kısıtlı bir zaman içinde, istediğimiz gibi gezip görme imkanı olmuyordu. Ama artık " zaman " bizimdi. Yılın sekiz ayını her biri bir diğerinden daha da güzel olan Güney Ege'nin dantel gibi koylarını gezip gördükçe kıymetini çok daha iyi anladık.

Şüphesiz dünyanın bir çok tarafında pek güzel yerler, koylar, sahiller vardır. Ama iklimi müsait, denizi, kıyısı eşsiz bir doğaya sahip, ulaşımı kolay, insanları hâlâ misafirperver ve üstelik dünya medeniyetleri burada doğmuş, kısacası yat turizimi için aranan tüm özelliklere sahip böyle bir doğa harikasına dünyada pek ender yerde rastlanabilir.

İşte bu yüzden Güney Ege koylarının, bilhassa Gökova, Hisarönü, Göcek Körfezleri'nin bozulmadan, yapılaşmadan aynen korunması için o günlerden beri hâlâ uğraşıyor, yazıyor, hem topluma, hem ilgililere anlatmaya çalışıyorum.

Sonraki yıllarda her yaz görmediğimiz bir yerleri geziyorduk. Karadeniz, Akdeniz sahillerimiz, Ege, iyon Denizi Adaları, Yunanistan, Adriyatik sahilleri Kısmet'in uğrak yerleri oldu.

1992 sonbaharında bir dostun 33 metrelik koca yatı ile Atlantik'i 13 günde geçişimiz ise hiç de alışık olmadığımız pek lüks bir yolculuk olmuştu. Gene o yıllarda, dünya etrafında yapılan Whitbread yarışına iki kere katılmış meşhur Cote d'Or yelkenlisi ile Hollanda'dan Marmaris'e kadar yaptığım bir yolculukta yelken keyfini doya doya yaşamıştım.

Bu yıllar geçerken Deniz tahsilini bitirdi, Kısmet'ten koptu, evlendi. Onun da iki kızı olunca biz de hasbel kader dede olduk, hem de adımız "ahtapot dede" olarak...

1997 yılında bir bankanın maddi desteği ile Ege kıyılarımızın denizciler için rehber kitabını hazırlamaya başladım. Epey bir uğraştan sonra 2000 yılında çıkan "Vira Demir"in birinci baskısı Kuşadası'ndan Antalya'ya kadar olan sahil şeridini kapsadı. 2002 yılındaki ikinci baskısı Çanakkale'den başladı gene Antalya'da bitti. 2004 yılında çıkan son baskısı ise Marmara'yı da içine aldı, İstanbul'dan Antalya'ya kadar uzandı. Son baskılar gerek muhteviyatı, gerek haritaları bakımından arzu ettiğim nitelikte bir rehber oldu. "Pupa Yelken" insanlarımızı denizle tanıştırmaya nasıl bir vesile oldu ise, "Vira Demir"de denize açılan bu insanlara sahillerimiz boyunca güvenle seyretmelerini sağlayacak bir önder oldu. Kendi denizlerini

yabancıların yazdığı kitaplarla dolaşan denizcilerimiz için yıllardır yazmayı arzu ettiğim manevi bir vazifeyi yerine getirmenin mutluluğunu yaşadım.

Son yıllarda etrafı en güzel deniz ve koylarla çevrili yurdumuzda denize, bilhassa yelkene karşı büyük bir heves, merak uyandı. Genci, ihtiyarı her vesile ile denize açıldı. Dolayısıyla denizle ilgili kitaplara da rağbet arttı. Ne yazık ki deniz kütüphanesi pek fakir olan ülkemizde bu tip eserler yok denecek kadar az. Bu eksikliğe bir nebze katkıda bulunabilmek amacıyla 1952'de yaptığım ilk Atlantik seyahatinin anılarını 2005 yılında "Bir Hayalin Peşinde" adlı kitapta topladım. Karadeniz, Akdeniz sahillerimiz, Ege, iyon Denizi, Adriaytik gezilerimiz ertesi yıl "Kısmet'in Dümen Suyunda" adlı kitapta neşredildi. Bu yıl ise 1977-79 yıllarında yaptığımız Atlantik ve Amerika seyahati "Yeni Dünya'ya Fora Yelken" adı altında basıldı.

Tekrar Pasifik ve Bugünkü Dünya Seyahatleri

Evet, tam 35 yıl aradan sonra 2001 yazında tekrar Pasifik!

Bir dostun Panama'da bulunan 11 metrelik bir yelkenlisi ile oradan Polenezya Adaları'na kadar üç ay süren bir yolculuk ve geride bıraktığı düş kırıklığı.

Bugüne kadar yapılan dünya seyahatleri zaman ve şartlar bakımından kabaca üç gruba ayrılabilir:

Birincisi 19. asrın sonlarında Slocum'la başlayıp İkinci Dünya Savaşı'na kadar geçen zaman dilimi içinde sayıları pek mahdut ve genelde Amerikan, İngiliz ve Fransız olan denizcilerin yaptıkları yolculuklar. Bilhassa Pasifik Adaları'nın hâlâ iptidai, tamamen bakir olduğu en ilginç devir.

İkinci gruptaki seyahatler savaştan sonra, 1950 ile 1970/75 yılları arasındaki devreyi kapsar. Turizm daha buralara adımını atmamış, adalar sakin, biraz gelişmekle beraber, asude hayatlarını yaşamaya devam ediyor. Bazı adalarda hâlâ yamyam kabileler bile mevcut. Yerliler misafirperver, gelenleri candan ağırlıyor. Pek az yat dolaşıyor. Bütün navigasyon eski usul, haberleşme kısıtlı.

Ve 1975'den sonra her yıl sayıları katlanarak artan deniz yolculukları. Hele seksenlerden sonra adeta bir patlama oldu. Kadını, erkeği kendini dünya denizlerine attı.

Her geçen gün yenileri çıkan elektronik nevigasyon aletleri uzun yolculukların en önemli zorluklarını ortadan kaldırdı. Neredeyse sekstant müzelik bir alet oldu. Şimdi avuç içi kadar GPS (Global Positi-oning System) denilen minicik bir aygıt, her an teknenin mevkiini birkaç metre hassasiyete kadar vermekle kalmıyor; akıntı, mesafe, rota, sapmalar gibi akla gelebilecek her türlü gerekli bilgiyi de anında size ulaştırıyor. Kısmet'le uykusuz ve binbir heycanla geçtiğimiz Tuamotu Adaları'nı bu seyahatte elde rom kadehi, dümen oto pilota bağlı, sonra ikimiz'de uyuyarak geçtik.

Eskiden uzun yolculukların en heycanlı anları üzerine rota tutulan adaya yaklaşırken yaşanırdı. Güneş, ay, yıldız gibi sonsuzluktaki cisimlerden alman rasatlara güvenerek binlerce mil yol kateder veya

bir okyanusu aşarsın. Rüzgar altında kalan bu adalara yaklaşırken ekseriya hava bozar, rüyet düşer, sıhhatli rasat yapamazsın. Hele gece geliyorsan hesaplarına göre belli bir mesafeye gelince, yelkenleri indirip havanın aydınlanmasını beklersin. Akıntılar bilinmez, haritalar eski ve eksiktir, bugünkü rehber kitaplar yoktur. Acaba karaya yakın mı düştüm korkusu ile sabaha kadar geçen saatler bir ömür törpüsüdür. Ama bütün bu zorluklardan sonra o adayı, hatta onun en yakın burnunu istediğin yer ve zamanda bulduğun an, o çektiğin heyecan, endişe yerini hiçbir şeyde bulamayacağın apayrı bir duyguya bırakır; sanki o adayı ilk defa sen keşfetmiş gibi hissedersin. Bugün elinizdeki GPS bu heyecanı artık yok etti. “GPS çıktı navigasyon öldü!” Uzun yolculuklarda en önemli bir yardımcı olmasına mukabil, en büyük bir tatmin duygusunu da yitirmiş oldu.

Sonra diğer yardımcı elektronik aygıtlar, otomatik pilot, haberleşme imkanı, meteoroloji bilgileri, her yöreye ait sayısız rehberler, yeni ve güvenilir haritalar... Biz üç yıl boyunca bir kere bile evimizle telefon görüşmesi yapamamıştık. Yegane haberleşme olanağı, yarısı yollarda kaybolan mektup ve telgraftı. Şimdi bir cep telefonu uydu üzerinden her yer ile irtibatı sağlıyor. Hele bilgisayar, internet apayrı bir dünya yarattı. En ücra adada bile “internet cafe”ler mevcut, nereyle istersen aç konuş veya istediğin bilgiyi al. Eskiden sadece en lüks ve büyük yatın üstünde görülen radar, artık en ufak teknenin bile direğinde mevcut.

Yeni konmuş fenerler, şamandıralar seyir emniyetini büyük ölçüde arttırdı. Hemen her önemli adanın liman veya lagün girişleri, tehlikeli mercan sığlıkları gayet muntazam işaretlendi. Gündüz bile binbir zorlukla geçilebilen yerlerde şimdi gece seyri mümkün oldu.

Velhasıl bu çok önemli gelişmeler, navigasyon kolaylığı, insanların denize daha kolay açılmasına çok büyük ölçüde yardımcı oldu. Eskiden imkanlar çok kısıtlı olduğu için uzun yola çıkacak tekneler binbir itina ile hazırlanırdı. Bugün artık küçük, büyük tekne edinen koyu veriyor okyanuslara. Bu yüzden denizde arızalanıp yardım isteyen tekne sayısı da epey artmış oldu.

Yat trafiğinin artması ile bütün önemli adalarda çok sayıda marina, çekek yeri açıldı. Her türlü tamir, gerekli malzeme bulma imkanı doğdu. Her yerde mürettebatlı veya mürettebatsız ve istenen ebatta kiralık yatlar mevcut. Polenezya, Tonga, Fiji gibi uzak yerleri gezmek istendiğinde, kendi teknesi ile gitme imkanına sahip veya vakti olmayan uçakla yarım günde orada.

Çok daha fazla insanın denize çıkması, açılması kuşkusuz çok olumlu,

takdir edilecek bir olaydır. Eskiden yılda birkaç teknenin uğradığı adaların bugün her koyunda 30-40 yat demirli. Her gün gelenin gidenin haddi hesabı yok. Bazı koylarda demirlenecek yer bile bulunamıyor. Yerliler de artık kanıksamış, onları uçak veya gemiyle gelen turistten ayırt etmiyor, hiç önemsemiyor. Bu da yerli halkla kolayca kaynaşmak, onları tanımak, dost olmak olanağını neredeyse bitirmiş. Hatırlarım adalara gittiğimizde oranın vali veya kumandanını, büyük reisini ziyaret ederdik. O da ertesi gün tekneye iadeyi ziyarete gelirdi. Şimdi kimin umurunda.

35 yıl yirminci asrın sonlarında bütün dünyada büyük değişikliklerin yer aldığı önemli bir zaman dilimidir. Yalnız teknik değil, yaşam koşulları da değişti. Turizm denen endüstri ahtapot gibi en ücra yerlere bile kollarını soktu. Bu son Pasifik seyahatimde, evvelden bir derece tahmin etmeme rağmen, bu kadar aşırı bir değişimle karşılaşacağımı düşünmemiştim.

1966 yılında Galapagos Adaları'nın en önemli yerleşim yeri olan Santa Cruz'a uğradığımız zaman, küçük köyde çoğu Avrupa'dan kaçıp gelmiş 4-5 yüz kişi yaşar, köyün yegane bakkal dükkanında ancak mübrem ihtiyaçlar bulunurdu. Koyda ise bizden başka birkaç balıkçı teknesi vardı. Son seyahatte buraya geldik. Aynı koyun içinde yabancı yatlar, turist tekneleri, balıkçı motorları arasında zar zor demirleyecek bir yer bulabildik. Botu bile denize indirmeyip, "deniz taksisi" dedikleri motorlarla sahile gidip geldik!.. Ö küçük köy bugün 15.000 nüfuslu, içinde otobüs işleyen turistik bir şehir olmuş. Gözlerime inanamadım. Ayrıca doğal hayatı korumak amaçı ile adaların hemen her yeri milli park olmuş, gelen yatlar ancak iki limanda kalabiliyor, diğer koylara girmesi kesin yasak. Ancak yerli turist teknesi ve rehber eşliğinde bazılarını şöyle bir görme imkanı var. Eski dostlardan ise hiç kimse kalmamış, Onlar da mazinin tatlı anıları içine gömülmüş.

Ondan sonra uğradığımız her yerde bu değişikliklerle karşılaşınca pek bir düş kırıklığına uğradım! Hep bir gün kendi teknemle buralara gelip gezmeyi ne kadar hayal ederdim. Onun için Kısmet'i daima uzun yola çıkacakmış gibi hazır tuttum.

Bu seyahat yüzüme şamar gibi indi, hayal aleminden uyandırıp acı gerçeklerle karşı karşıya bıraktı. O pek güzel ve unutulmaz anılar ile ayrıldığım o dünyanın bugünkü halini görmek istemiyorum artık. Gene belleğimde o günkü haliyle, o günkü güzel dostlarla aynen yaşıyor kalsın.

Bu duygularım sakın yeni yola çıkacak gençlerin şevkini kırmasın. Bu tamamen çok eskileri yaşamış bir insanın bugünkü değişime karşı

nostaljik tepkisidir. Nasıl ki kırk yıl içinde İstanbul ne kadar değişti, adı bile bilinmeyen Bodrum, Marmaris ne hale geldi. Onun gibi bütün dünya değişti, değişmek zorunda kaldı. O eski halini bilmeyenler bugün buralarda mutlu ve severek yaşıyor.

Hem engin denizler, ticaret rüzgârları, kuşlar, balıklar, o muhteşem güneşin batışı, doğuşu, eski dost mehtabın doyulmaz keyfi, hele hele o güzel vahineler gene hep aynı...

Haydi dostlar vakit kaybetmeyin, ileride bu günleri de arayabilirsiniz. Geç kalmadan “Vira Bismillah” deyip engin ufuklara basın yelkeninizi ve o apayrı gizemli dünyaya bir an evvel adımınızı atın.

Sadun Boro

Mayıs 2003, Gökova

Kitapta Geçen Denizci Terimlerinin İzahı

A

Aborda olma: Bir geminin diğer bir gemiye veya rıhtıma bordasından (yandan) yanaşması.

Alabanda: Bir geminin su sathından yukarı kalan kaplamasının iç sathı

Alabanda sancak veya İskele: Dümeni basılabildiği kadar sancağa, veya iskeleye basmak

Alesta: Yapılacak işe “hazır ol” manasında emir

Apazlama: Yandan gelen rüzgâr

Arma: Güverteden yukarıda, direkler ve onlar üzerindeki bütün donanıma (yelken, halat, çarmık v.s.... verilen isim.

Armoz: Güverte veya kaplama tahtaları arasında meydana gelen açıklık

Arz: Bir gemi veya noktanın ekvator hattından olan mesafesidir. Bu derece ile ölçülür.

B

Baston (Civadra): Kotranın baş tarafından çıkıp, ucuna istralya ve yelken bağlanan ağaç

Baş: Bir teknenin ön tarafı

Başaltı: Bir teknenin ön taraftaki güvertesinin altında kalan kapalı kısmı.

Başüstü: Bir teknenin güvertesinin ön kısmı.

Başomuzluk: Bir teknenin baş ve bordası arasındaki kısmı, ciheti.

Bocrum: Arka direğe basılan yelken

Bodoslama: Bir teknenin omurgadan sonra baş veya kıçını teşkil eden kısmı

Bora: Umumiyetle yağmurla beraber aniden gelen az süreli kuvvetli rüzgâr

Borda: Bir teknenin su hattından yukarıda kalan dış sathı

Borda feneri: Bir teknenin iskele ve sancak

tarafında bulunan (yeşil-Kırmızı) seyir feneri

Bordalamak: Bir geminin diğer bir gemiyi veya sahilde herhangi bir noktayı takip ettiği rotaya nazaran 90 derce istikamette görmesi

Bot: Kotradan sahile gidip gelmek için kullanılan, umumiyetle ayna kıç, küçük sandal

Bosa tutmak: Zincir ve demirin yükünü doğrudan doğruya ırgat veya babaya vermeyip, araya bağlanan bir halatla elastikiyet temin etmek.

Boylam: Dünya sathı üzerinde, kuzey ve güney kutbundan geçen nazari daireler

Bumba: Yelkenlerin alt yakasının bağlandığı ufki çubuklar

C

Camadan: fırtınada yelkenin alt yakasını bumbaya sararak veya üzerinde toplayarak, sathını küçültme

Cezir: Ay ve güneşin çekimi, ayrıca dünyanın kendi mihveri etrafında dönmesinin neticesi, deniz suyu seviyesinin alçalma hadisesi

Cunda: Direğin üst kısmı Çarmık: Direği yandan tutan teller

D -E

Deniz: Esas manasından başka dalga anlamında da kullanılır

Dirise etmek: Yön değiştirmek, dönmek Donanım: Direk ve yelkenlerle alâkalı tek

mil halat, makara ve diğer aksam

Enlem: Dünya sathında, ekvator hattına paralel nazari daireler

F

Fırtına yelkeni: Normalden daha kalın ve mukavim bezden yapılmış,

daha ufak ebatta yelken

Firişka rüzgâr: Saniyede 5 ila 10 metre sür'atle esen, mutedil, orta kuvvette rüzgâr

Flok: En başa çekilen üç köşe yelken

Flora etmek: Bağlı olduğu yerden çözmek, koyvermek, irtibatını kesmek

Funda etmek: Demirlemek demir atmak

G

Genoa: Hafif havalarda, flok ve trinket yerine baş tarafta kullanılan, üç köşe büyük yelken

Gönder: İnce, düz ve uzun çekilmiş ağaç çubuk. Teknenin kıçında, bayrak çekilen ağaç çubuk.

Gurcata: Direklerde uçlarından çarmık geçen ufki çubuklar

Güverte: Kotranın baştan kıça kadar üzerindeki döşemesi, üst sathı

H

Havuz (Kokpit): Kotralarda dümen tutulurken oturulan yer

Hisa etmek: Bir şeyi yukarı basmak, çekmek, kaldırmak

I - i

Irgat: Demir almada, halat çekmede kullanılan bir nevi vinç

İskandil etmek: Deniz derinliğini ölçmek

İskandil aleti: Boyu taksimatlanmış ve üzerine yazılmış bir örme halat ve nihayetinde bir kurşun ağırlıktan müteşekkil derinlik ölçme aleti. Muhtelif tipleri vardır

İskele: Bir geminin (başa doğru bakarken) sol tarafı

İskota: Bir yelkenin boşluğunu ayarlamak için kullanılan halat donanım

İstralya: Direğin arkaya doğru düşmesi' veya eğilmesine mani olmak için baş tarafa inen çarmık teli

K

Kamara: Kotranın üstü kapalı iç kısmı

Kaporta: Güverteden kamaraya inilen kapı, menfez

Karina: Teknenin su kesiminden alt kısmı

Keç: Ön direği daha yüksek olan çift direkli kotra

Kerte: Pusula kartının 11.25 derecelik taksimatı. Bir pusula kartında 32 kerte bulunur.

Kerteriz: Bir gemiden gözüken diğer bir gemi veya noktanın pusula ciheti.

Kıç: Teknenin arka kısmı

Kıç altı: Güvertenin altında kalan arka kısım

Kıç omuzluk: Teknenin kıç bodoslaması ile yanı arasındaki kısmı

Koltuk: Tekneyi baş veya kıç taraftan sahile bağlayan halat

Kulaç: Denizde derinlik veya mesafe ölçmede kullanılan bir birim. 1 kulaç 181.5 sm.dir.

Küpeşte: Bordanın güverte hizasındaki kısmı.

L

Lagün: Etrafını mercan kayalarının çevrelediği sakin su

Limanlık: Sakin ve rüzgârsız hava

M-N

Mayna: Bir şeyi indirmek

Met: Ay ve güneşin çekimi, ayrıca dünyanın kendi mihveri etrafında dönmesi neticesi (cezirin tersine) deniz suyu seviyesinin yükselme hadisesi

Mil: 1852 metreye muadil deniz mesafe birimi. Bir geminin sür'ati, saatte kat ettiği mil adedi ile ölçülür.

Neta etmek: Her şeyi yerli yerine muntazam bir şekilde koymak

O - Ö

Omurga: Teknenin belkemiğini teşkil

edip, baştan kıça kadar bodoslamalar arasında kalan ve üzerine postaların bağlandığı ağaç kısmı

Orkoz: Bir akıntının kıvrılarak aksi istikamette akması

Orsa: Yelkenle mümkün olduğu kadar rüzgârın geldiği istikamete yakın seyretmek

Ölü deniz, ölü dalga: Fırtına şiddetini kaybettikten sonra hâlâ devam eden veya uzak mesafede hüküm süren bir fırtınanın tesiri ile gelen iri dalgalar.

P

Palamar: Bir gemiyi iskeleye bağlayan ha-' latlar.

Paraketa: Teknenin kıç tarafına raptedilmiş bir saat, ona bağlı örme halat ve nihayetinde bir pervaneden müteşekkil olup, geminin sür'at ve kat ettiği mesafeyi ölçmek için kullanılan bir seyir aletidir. Gemi giderken, pervanenin dönüşünü halat, saate ileterek çalışır.

Parampet: Güverteye çırpıntı ve ufak dalga gelmesine mani olmak için teknenin yanlarına konan branda muhafaza

Pupa: Bir teknenin kıç bodoslamasının baktığı istikamet, yani tam arkası

Pupa seyri: Rüzgârı tam arkadan alarak yapılan yelken seyri

Pusula: İbresi daima manyetik kutbu gösterip, cihet tayinine yarayan cihaz

Pruva: Bir geminin baş bodoslamasının baktığı istikâmet, tam önü

R

Ranza: Gemi yatağı

Resif: Su seviyesinde veya üstünde kayalar zinciri

Rota: Bir geminin gittiği cihet

Rüzgâr kuvveti: Esmekte olan rüzgârın Beaufort cetveline göre süratini

ifade eder. Bu cetvele göre “8 kuvveti” fırtınaya tekabül edip, rüzgâr sür’ati saniyede 20 metredir. “12 kuvveti” (40 m/saniye) ve üstü tayfundur.

Rüzgâraltı: Rüzgârın estiği cihetin mukabil tarafı.

Rüzgârüstü: Rüzgârın estiği taraf.

S

Sancak: Bir geminin (başa bakarken) sağ tarafına denir.

Sekstant: Güneş, ay veya yıldızların ufukla olan açısını hassas bir şekilde ölçmek için kullanılan navigasyon aleti

Seyir, seyretmek: Denizde yol almak

Sintine: Bir teknenin omurgasına yakın olan iç kısmı

Soluğan: Bak “ölü deniz”

T

Tramola: Bir yelkenli teknenin rüzgarı diğer taraftan kullanmak üzere dönmesi

Topuk: Deniz içinde mevzii sığlık

Trinket: Ana direğin hemen önüne basılan üçgen şeklinde yelken

V

Vardavela: Denize düşmeye mani olmak ve tutunmak için, teknenin etrafına çevre-lin teli tutan demir ayaklar

Vira: Demir almak ameliyesi ve onun için verilen emir

Y

Yalpa: Yandan gelen dalgaların tesiri ile geminin bir sancağa, bir iskeleye yatması

Yalpalık: Yatarken yalpa ile düşmemek için, ranza kenarına konan bez veya tahtadan korkuluk

Yeke: Dümenin üstüne takılıp, onu istenilen istikamette tutmaya yarayan ağaç manivela.